



Relatório Integrado

2021

# Sumário

3 Apresentação

4 Destaques

10 Mensagem do CEO

## 12 Perfil

13 Quem somos

14 Visão de sustentabilidade

16 Linha do tempo

20 Prêmios e reconhecimentos

## 22 Operações

23 Operação de passageiros

25 LATAM cargo

28 Frota

## 30 Governança corporativa

31 Estrutura de propriedade

33 Instâncias de decisão

36 Diretrizes corporativas

38 Política de Financiamento

39 Política de Risco de Mercado

41 Política Financeira

42 Política de Liquidez e Investimento Financeiro

## 43 Nosso negócio

44 Contexto setorial

45 Resultados financeiros

48 Reorganização financeira

49 Informações sobre ações

50 Plano de investimento



Este pdf é navegável.  
Clique nos botões.

Todas as fotos utilizadas neste Relatório Integrado estão de acordo com as normas sanitárias aplicáveis à data e ao país em que foram tiradas.

## 51 Segurança

52 Prioridade número 1

## 56 Compromisso com o futuro

57 Foco estratégico

58 Programa Avião Solidário

60 Mudanças climáticas e proteção de ecossistemas

66 Economia circular

70 Gestão ambiental e ecoeficiência

## 72 Colaboradores

73 Transformação cultural

## 77 Clientes

78 Próxima, digital e flexível

## 82 Fornecedores

83 Cadeia de suprimentos

## 86 Sobre o relatório

87 Metodologia e materialidade

89 Sumário de conteúdo da GRI

95 Glossário

96 Verificação externa

## 97 Anexos

## 169 Relatórios financeiros

170 Demonstrações financeiras

268 Filiais e coligadas

299 Análise fundamentada

## 308 Declaração juramentada

## 309 Estrutura societária

## 310 Créditos e informações corporativas



# Apresentação



Neste Relatório Integrado, a LATAM Airlines Group S.A. apresenta as informações do exercício, avanços e desafios para o período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2021. A publicação é pautada nos princípios de relato integrado do Conselho Internacional para Relato Integrado (IIRC) e na norma Global Reporting Initiative (GRI) e conecta informações financeiras e não financeiras nas dimensões econômica, ambiental e social dos negócios e do relacionamento da LATAM com os seus públicos estratégicos.

As demonstrações financeiras do grupo integram o relatório.

## CONVENÇÕES

### Moeda e câmbio

A LATAM Airlines Group S.A. e a maioria de suas subsidiárias mantêm registros contábeis e preparam suas demonstrações financeiras em dólares americanos; algumas utilizam peso chileno, peso colombiano ou real brasileiro. As demonstrações financeiras consolidadas do grupo incluem os resultados dessas subsidiárias convertidos para dólares americanos.

De acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade (IASB), os dados sobre ativos e passivos utilizam a taxa de câmbio no fim

do período. As contas de receitas e despesas levam em consideração a taxa de câmbio na data da transação. No entanto, pode ser adotada uma taxa mensal caso o câmbio não sofra muita variação.

### Nomes

• **LATAM:** com exceção dos casos em que o contexto exija, as referências a LATAM Airlines Group referem-se à LATAM Airlines Group S.A., uma entidade operacional não consolidada. As referências à LATAM, ao grupo e à Sociedade referem-se à LATAM Airlines Group S.A. e suas subsidiárias consolidadas: Transporte Aéreo S.A. (LATAM Airlines Chile), LATAM Airlines Perú S.A. (LATAM Airlines Peru), Aerolineas, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A. (LATAM Airlines Equador), LAN Argentina S.A. (LATAM Airlines Argentina, anteriormente Aero 2000 S.A.), Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LATAM Airlines Colômbia), TAM S.A. (TAM ou LATAM Airlines Brasil), Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (LATAM Paraguai), LAN Cargo S.A. (LATAM cargo) e as duas subsidiárias regionais de carga: Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (LANCO ou LATAM Cargo Colômbia) na Colômbia e Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA ou LATAM Cargo Brasil) no Brasil. Outras referências à LATAM, conforme

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

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

• **TAM:** a menos que o contexto exija de outra forma, as referências à TAM referem-se à TAM S.A. e suas subsidiárias 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 Mercosul).

### Conteúdo GRI

Ao longo do texto, são apontados os **indicadores GRI**, que estão agrupados no Sumário de conteúdo GRI, que integra o capítulo Sobre o relatório.

### Mais informações:

Qualquer sugestão, crítica ou dúvida sobre o relatório pode ser encaminhada para os e-mails [investorrelations@latam.com](mailto:investorrelations@latam.com) e [sostenibilidad@latam.com](mailto:sostenibilidad@latam.com).

102-53

# Destques

## Sustentabilidade

📅 **Estratégia de 30 anos**

🌐 **Visão global, soluções locais**

👥 **Trabalho em rede**

### ECONOMIA CIRCULAR

**Nosso compromisso:** ser um grupo zero resíduos para aterro até 2027

#### Principais resultados:

- Diagnóstico de resíduos (ano-base 2019): foi identificado que a LATAM gerou cerca de **11 mil toneladas** de resíduos sólidos
- Plano para eliminação de plásticos de uso único
- Programa de reaproveitamento de uniformes

### VALOR COMPARTILHADO - AVIÃO SOLIDÁRIO

**Nosso compromisso:** colocar a conectividade, a capacidade e a velocidade das nossas operações de passageiros e de carga à disposição das comunidades da América do Sul

#### Principais resultados:

Transporte gratuito de **59 toneladas** de material médico **207,7 milhões de doses de vacina** contra a covid-19 no Brasil, Chile, Equador e Peru

## Gestão das mudanças climáticas

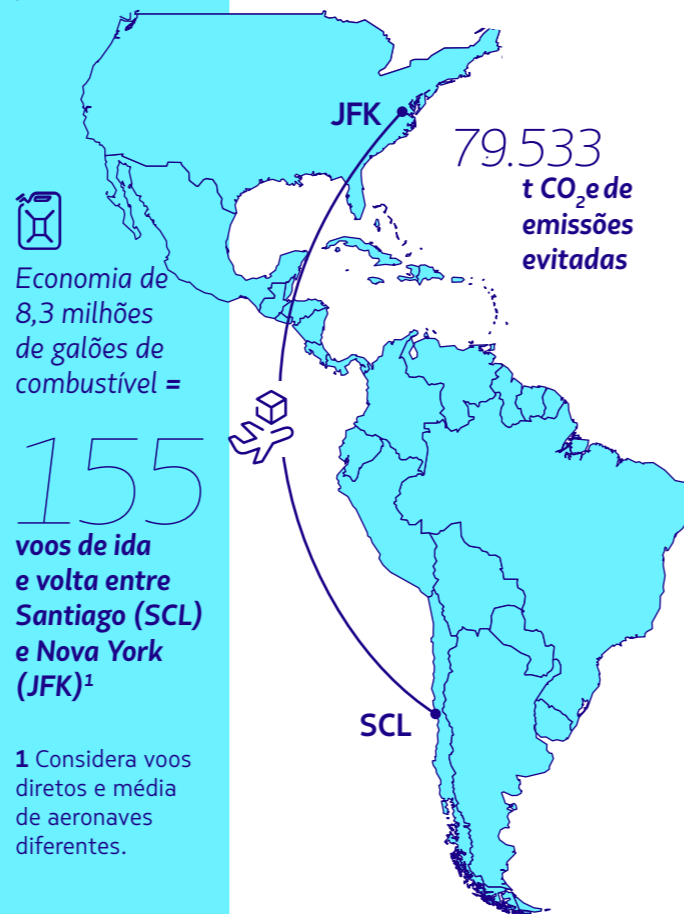
### LATAM FUEL EFFICIENCY

Redução do consumo de combustíveis fósseis

**Nosso compromisso:** grupo Carbono Neutro até 2050

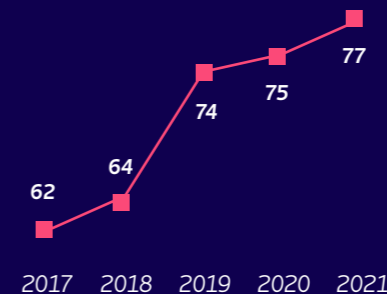
#### Principais resultados:

Aliança com o projeto CO2Bio que protege **200 mil hectares** de savanas inundáveis na Região Orinoquia da Colômbia



## Foco nas pessoas

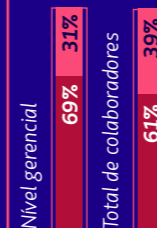
### ÍNDICE DE SAÚDE ORGANIZACIONAL



### TAXA DE GRAVIDADE DE ACIDENTES



### DIVERSIDADE



■ Homens  
■ Mulheres

**1** Cargos de sub-gerente e acima.

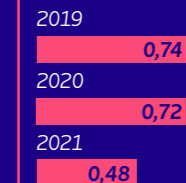
44 nacionalidades

29 mil colaboradores

18 países

137 aeroportos

### TAXA DE FREQUÊNCIA



Total de acidentes com interrupção do trabalho X 1.000.000 / média de colaboradores

## Conectividade

### SUPORE LOGÍSTICO PARA A AMÉRICA DO SUL

Exportações

Abastecimento local

Vacinas contra a covid-19 (nacionais e internacionais)



**Certificação CEIV Pharma**  
Expertise no transporte de medicamentos e vacinas

### OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E INTERNACIONAIS

40,2  
milhões de passageiros

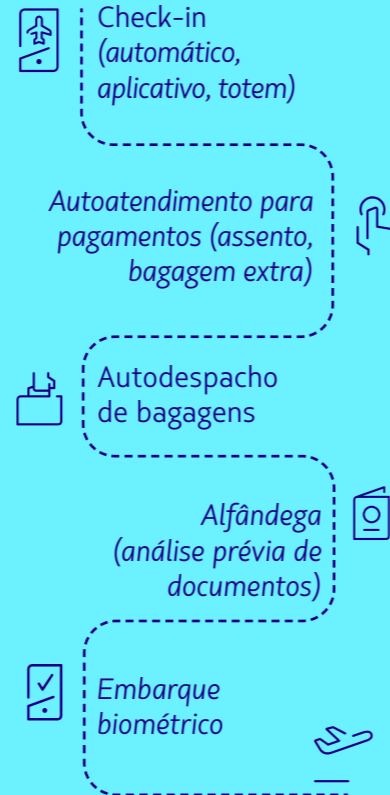
801,5

milhões de toneladas de carga transportada

137  
destinos

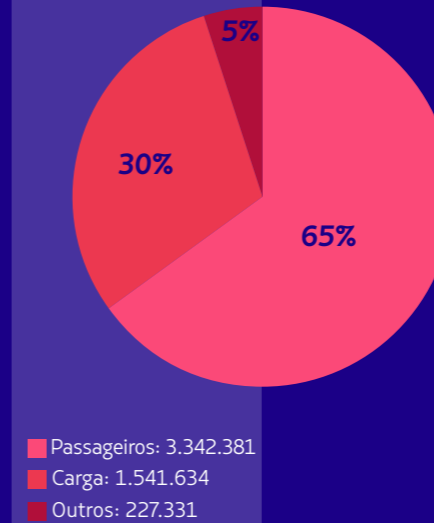


### JORNADA DIGITAL DO CLIENTE



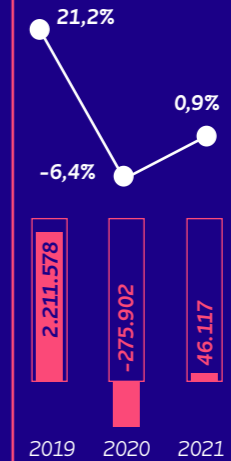
## Resultados financeiros e operacionais

RECEITAS 2021 (US\$ MIL)



Total  
5.111.346

EBITDA<sup>1</sup> (US\$ MIL)



<sup>1</sup> Lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização.

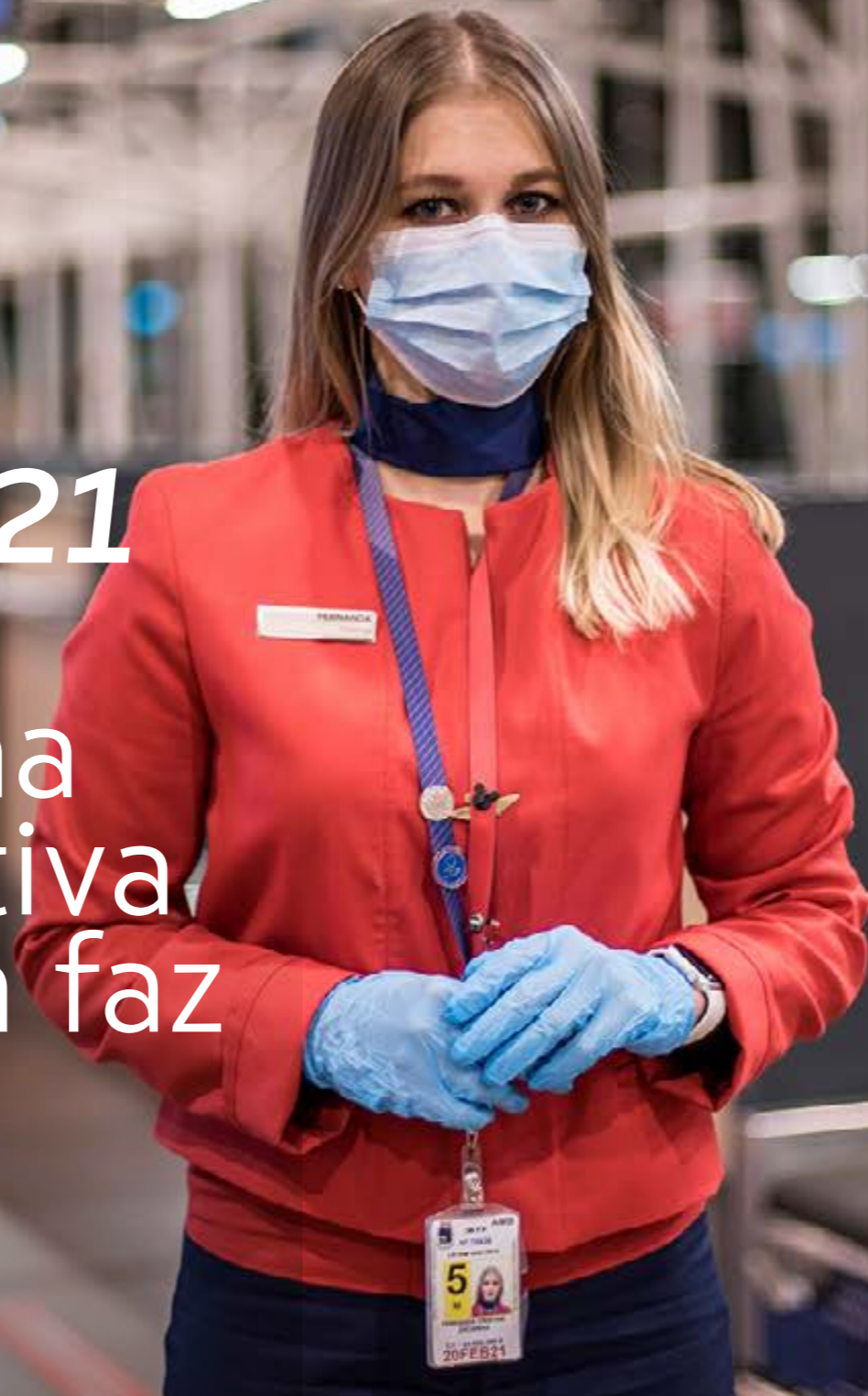
### RECUPERAÇÃO CONTÍNUA DAS OPERAÇÕES DOMÉSTICAS

89,1% de capacidade nos países de língua espanhola

92,9% no Brasil  
(dezembro/2021 x dezembro/2019)

# LATAM 2021

Resumo  
do ano na  
perspectiva  
de quem faz  
a LATAM



**MAZZONI COELHO,**  
Comissário de bordo, Brasil



Pessoalmente, foi um ano muito dinâmico, em que comecei a atuar como promotor do Índice de Saúde Organizacional (OHI), e também muito desafiador com a homologação da aeronave Boeing 787. Vejo que foi um ano muito melhor que 2020, mas ainda repleto de desafios, considerando que ainda existem barreiras sanitárias que impedem o retorno habitual da rede internacional.

Em 2021, vimos crescer projetos como o “Um Dispositivo por Tripulante”, que nos permite simplificar e agilizar significativamente as nossas atividades na cabine e, assim, melhorar o nível de satisfação dos passageiros. Também foi realizado um programa de reuniões frequentes com os mais diversos níveis de liderança interna, o que, na minha opinião, elevou o nível de transparência dentro da empresa, tornando a comunicação mais direta e eficaz.

**EDUARDO PATA,**  
Gerente de Vendas para a Ásia,  
Inglaterra



O ano de 2021 trouxe muitos desafios. As novas variantes da covid-19 e o fechamento de fronteiras impactaram significativamente os negócios. Entretanto, também foi o ano em que retomamos parte de nossas operações, voltamos a operar rotas importantes e recuperamos a proximidade com os clientes.

Tenho muito orgulho de trabalhar em um grupo que se preocupa com questões

tão relevantes e essenciais como a diversidade, a inclusão e o impacto de seu negócio no meio ambiente. Acredito que essa cultura mais justa, mais empática, transparente e sustentável que estamos tentando aplicar no dia a dia e no relacionamento com os clientes foi muito bem recebida. Ainda há um longo caminho a ser percorrido, mas estamos caminhando na direção certa.

**ANTONELA PIPERNO,**  
Analista de Pessoas, Argentina

Devido à minha licença-maternidade, precisei retornar no meio do ano, que foi uma época de grande mobilização e incerteza. Sinto que encerrei o ano de 2020 em uma LATAM muito oscilante, em meio a mudanças e reestruturações, e que voltei em 2021 para uma LATAM completamente transformada, mais dinâmica, mais flexível e se renovando e organizando a partir do zero.

No que se refere à minha função, sinto que passei por muitas mudanças ao longo de 2021 e que, como equipe, enfrentamos inúmeros novos desafios e situações, que nos levaram a avançar e modificar nossa forma de trabalhar.

Hoje posso dizer que crescemos muito como equipe e mudamos para melhor. Nós nos aproximamos e nos tornamos mais unidos.



**MARÍA CAMILA DUQUE,**  
Copilota A320, Colômbia



2021 foi um ano de grande crescimento para nós, afinal, há muitos anos não víamos tanto movimento. Novas rotas foram abertas, as frequências de voo aumentaram. É emocionante ver mais aviões da LATAM sobrevoando a Colômbia. A motivação da equipe também cresceu com as promoções da tripulação e a chegada de novos colegas.

É muito importante para nós, da tripulação, fazer parte de uma equipe comprometida com a diversidade e a inclusão, não apenas dos colaboradores, mas também dos passageiros. Estamos assistindo ao esforço da administração para consolidar essa prática como parte da cultura da empresa e como o grupo está mais conectado às demandas da sociedade em relação ao cuidado com o meio ambiente.

**VERÓNICA ORTIZ,**  
Supervisora de Serviços de Passageiros, Equador



O ano de 2021 foi repleto de mudanças. A operação começou a crescer apesar da continuidade da pandemia, o que tornou o ano ainda mais desafiador. Nessa vontade de voltar a voar, experimentamos avanços muito importantes. Todos eles graças ao trabalho que a LATAM vem desenvolvendo para melhorar os processos operacionais de forma mais ágil, tanto para os colaboradores quanto para os clientes.

Estamos em uma LATAM que, hoje, está comprometida com questões muito importantes para mim, como a sustentabilidade, diversidade, inclusão e cuidado com o meio ambiente. É muito gratificante trabalhar em uma empresa que reconhece a importância desses temas em seu dia a dia. Isso me enche de orgulho.

**LUIS CASTRO,**  
Executivo de contas LATAM cargo, Estados Unidos



2021 foi um ano difícil, em que iniciamos a implantação do CROAMIS, o sistema de ponta a ponta de classe mundial da LATAM cargo. Essa é a transformação tecnológica mais importante da história da LATAM cargo. Ter realizado esse projeto em meio à pandemia e a distância não é nada fácil, mas poder ter participado dele me traz uma satisfação enorme.

Foi também um ano em que demos grandes passos em direção à empresa que queremos ser, e não é fácil fazer isso em meio a uma pandemia. Está cada vez mais evidente que estamos chegando aonde queremos estar como LATAM e como pessoas, e como queremos nos relacionar com nossos clientes. Acredito que estamos no caminho certo.





**ASTRICK ELERA,**  
Técnica aeronáutica, Peru



Como técnica aeronáutica na área de Manutenção, posso dizer que 2021 foi um ano de renascimento, que, para voltarmos a atingir nossos objetivos, tivemos que repensar mudanças tanto no ambiente de trabalho quanto familiar, e assim voltar a estar entre as melhores companhias aéreas do mundo. A área de Manutenção assumiu com muito entusiasmo o projeto de atuar como um grupo justo, empático, transparente e sustentável, e isso é algo

que valorizamos extremamente, pois significa que a empresa da qual fazemos parte não pensa somente em si própria, mas também no ambiente que nos rodeia.

Em relação ao compromisso com a diversidade e inclusão, anunciado pela LATAM em 2021, ficamos muito contentes em saber que a LATAM se posiciona como uma empresa de mente aberta, sempre disponível para mudanças e onde nenhuma discriminação será encontrada ou tolerada.

**CÉSAR FABIÁN LUGO**  
Líder de tripulação de cabine, Paraguai



Para todos nós, 2021 foi como voltar a andar, ou melhor, como voltar a voar. Na LATAM, demos início a uma nova forma de voar que estamos implementando em nosso dia a dia, sendo mais justos com os clientes internos e externos, mais empáticos com o colega que está ao lado, mais transparentes nas decisões que tomamos e mais simples nos processos e procedimentos que executamos.

Essa nova forma de voar para a LATAM também inclui o cuidado com o meio ambiente, como explicitado em nosso compromisso com a sustentabilidade. É aqui que cada um de nós pode contribuir, já que o compromisso abrange desde grandes ações, como a redução das emissões de dióxido de carbono das aeronaves, até pequenos atos vindos de cada um de nós, como a reciclagem de uma tampinha de garrafa. Todo esforço se soma. Afinal, somos todos LATAM.

**HUGO ORTIZ BARRERA**  
Executivo de Vendas, Contact Center, Chile

O ano de 2021 foi muito complexo para todos nós, sem exceção. A incerteza esteve presente todos os dias e foi assim que vivenciamos oportunidades e mudanças e encaramos os desafios da área de Vendas: além das vendas cada vez mais difíceis, tínhamos que nos esforçar duplamente para encantar e reencantar os passageiros e ajudá-los a retomar a confiança de voar seguros e tranquilos conosco.

Diante das adversidades se criam oportunidades, e a LATAM soube aproveitá-las, ao implementar, no momento certo, novas plataformas mais simples e eficientes, que nos ajudam a ser melhores para o futuro, para os nossos clientes e, por que não, para nós mesmos.



# Mensagem do CEO

102-14



O CEO do grupo LATAM com o comandante Erich Oppliger, da frota A320.

Chegamos ao fim de 2021 vivendo nosso segundo ano de pandemia. A incerteza que começou em março de 2020 se estendeu para muito além do que todos esperávamos. A recuperação da demanda por viagens aéreas tem sido lenta e irregular. A chegada da variante delta e, no fim do ano, da ômicron, em conjunto com a mudança permanente nas restrições de voo e entrada nos países, obrigou-nos a permanecer extremamente ágeis e atentos e a tomar medidas de ajuste.

Os efeitos agregados da pandemia nas operações e nos clientes foram dramáticos. Nesses 21 meses, tentamos lidar com cada uma das situações individuais com atenção e cuidado. Tudo isso, aliás, em paralelo com o processo de reorganização financeira do Capítulo 11, iniciado em maio de 2020.

Apesar disso, o grupo conseguiu recuperar gradualmente suas operações graças à sua versatilidade, à sua capacidade de adaptação e ao seu interesse em restabelecer sua rede e rentabilidade no menor tempo possível. A LATAM ampliou sua operação (medida em ASK – assentos-quilômetro oferecidos), em relação ao mês correspondente de 2019 de 38,9%

em janeiro de 2021 para 70,1% em dezembro. Essa recuperação foi mais acentuada nos mercados domésticos das subsidiárias, principalmente no Brasil e na Colômbia, além das subsidiárias de carga.

Pela primeira vez desde o início da pandemia, tivemos boas notícias em questões financeiras. Os resultados operacionais do quarto trimestre foram positivos e ocorreram no âmbito de importantes iniciativas de reestruturação em termos de frota, colaboradores, digitalização e simplificação de processos que atingiram mais de US\$ 900 milhões em economia de custos. Ainda assim, os resultados financeiros do grupo continuam bastante afetados em relação a 2019. A receita total atingiu US\$ 5.111,3 milhões, uma redução de 51,0% em relação aos níveis pré-pandemia.

Nesse cenário difícil, o grupo LATAM continuou desenvolvendo e implementando projetos para aprimorar a experiência de seus clientes. Em 2021, aprofundamos a transformação digital e buscamos novas oportunidades para oferecer agilidade, facilitar o acesso e promover maior satisfação a quem prefere nossos serviços. Também continuamos a transformar

a experiência de voo de nossos passageiros por meio do *retrofit* de cabines, atingindo um total de 115 aeronaves com interiores renovados. Além disso, a subsidiária no Brasil continuou a equipar suas aeronaves com conectividade Wi-Fi, atingindo um total de 50 aeronaves com este serviço até o fim do ano.

Para além do nosso progresso, temos consciência de que nem sempre a experiência que entregamos aos nossos passageiros é a que desejamos, ora por dificuldades impostas pela pandemia, ora simplesmente por nossa responsabilidade. Sabemos que existe uma lacuna e estamos trabalhando para preenchê-la com soluções eficazes.

Com relação ao nosso plano de modernização da frota, firmamos um acordo com a Airbus para a aquisição de 28 novas aeronaves, além das 42 aeronaves de curto alcance já acertadas para os próximos anos. No total, 70 aeronaves da família A320neo com menor emissão de CO<sub>2</sub>, redução de 50% nas emissões de óxido de nitrogênio e redução de 50% na pegada acústica. Por sua vez, o grupo LATAM anunciou a expansão da frota cargueira com 10 767-300 Boeing Converted Freighters para chegar a 21 cargueiros até 2023.

Com uma visão de longo prazo, lançamos as bases para o futuro do negócio por meio da criação de nossa nova Estratégia de Sustentabilidade com foco em mudanças climáticas, economia circular e valor compartilhado. Traçamos metas desafiadoras, mas bem definidas: eliminar plásticos de uso único em todas as operações (2023); atingir zero resíduos para aterro (2027); alcançar um crescimento neutro em carbono, tendo 2019 como linha-base; e compensar 50% das emissões domésticas (2030) – tudo como parte do trajeto para alcançar a neutralidade de carbono até 2050.

Estamos comprometidos a reduzir as emissões e gerenciar nossa pegada de carbono por meio de programas como o LATAM Fuel Efficiency, que, ao longo de 10 anos, nos permitiu aumentar em 5,3% a eficiência no consumo de combustível. Como resultado desse programa, em 2021, conseguimos reduzir o consumo de 8,3 milhões de galões de combustível, evitando a emissão de 79.533 toneladas de gases de efeito estufa.

Também estamos focados em contribuir para a preservação da biodiversidade da América do Sul. Em 2021, iniciamos uma aliança com a Fundación Cataruben e o projeto CO2Bio para a conservação

e restauração de um ecossistema estratégico na região: 200 mil hectares de savana inundável na Região Orinoquia da Colômbia.

Como resultado da aliança com o projeto CO2Bio e do apoio a projetos em outros ecossistemas emblemáticos da região, em 2021, a LATAM compensou mais de 335 mil toneladas de CO<sub>2</sub>; a projeção para 2022 são 723 mil toneladas. Ao mesmo tempo, de forma colaborativa, promovemos o programa “Voe Neutro”, que oferece aos nossos clientes corporativos e de carga a opção de compensar as emissões de CO<sub>2</sub> associadas às suas viagens e apoiar a conservação de ecossistemas emblemáticos da América do Sul. Como parte da proposta de valor e essência do programa, igualamos o número de toneladas compensadas por nossos clientes para dobrar o impacto.

Em 2021, na Avaliação de Sustentabilidade Corporativa da S&P, a LATAM Airlines Group S.A. foi reconhecida como a companhia aérea mais sustentável da região e a quarta no mundo, além de ter sido incluída no Sustainability Yearbook 2022 na categoria Bronze, mantendo sua posição como uma das empresas com melhor desempenho em sustentabilidade no setor.

Não pretendemos ser apenas um agente de desenvolvimento ambiental e econômico da região, mas queremos estar cada vez mais conectados com as necessidades das comunidades em que atuamos. Por isso, avançamos com nosso programa Avião Solidário, que, principalmente durante a pandemia, tem prestado apoio gratuito às necessidades de saúde, meio ambiente e em caso de catástrofes naturais na região.

O grupo LATAM se uniu ao esforço de toda a sociedade para lidar com a pandemia. No fim de 2021 e de forma gratuita, quase 208 milhões de vacinas foram distribuídas no Brasil, Chile, Equador e Peru, além de profissionais de saúde mobilizados, entre outros, permitindo-nos apoiar a região a partir do que sabemos fazer: conectar e transportar.

Em 2021, tivemos avanços muito relevantes em nosso processo do Capítulo 11. Conforme anunciado em 9 de setembro no Plano de Negócios de cinco anos, o grupo LATAM espera alcançar uma recuperação completa da demanda doméstica e internacional em 2022 e 2024, respectivamente. Além disso, espera-se que os resultados financeiros de 2024 estejam alinhados com os valores pré-pandemia, acompanhados de um CASK (custo

por ASK) ex-combustível, ex-inflação estimado de 3,9 centavos de dólar, o que representa uma melhoria de 0,6 centavo de dólar em relação a 2019, o que tornaria a LATAM um dos grupos de companhias aéreas “full service” mais competitivos.

Em 26 de novembro de 2021, com amplo apoio das principais partes interessadas, apresentamos nosso Plano de Reorganização.

Durante o segundo semestre de 2022, esperamos finalmente sair do Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos, encerrando uma importante etapa de transformação que nos permitiu construir uma organização renovada, com balanço sólido, estrutura de custos mais competitiva e nível adequado de liquidez.

O ano de 2021 foi difícil para a LATAM, e os resultados alcançados são os melhores que pudemos obter diante do contexto adverso. Nessa tarefa, nossos colaboradores foram essenciais porque, apesar de todas as dificuldades, depositaram seu empenho e vontade para manter nossas operações. Quero aproveitar este espaço para agradecer-lhes, pois, apesar da frustração e incerteza permanentes que vivenciamos durante esses anos, sempre

optaram pela LATAM, resistiram e nos acompanharam.

E é precisamente essa atitude, somada a todas as iniciativas e conquistas atingidas, e os desafios que nos propusemos, que me motivam a olhar com otimismo para o futuro do grupo. Enfrentamos a contingência potencializando o futuro. Atualmente, o grupo LATAM é formado por mais de 29 mil pessoas de 44 nacionalidades, que resistiram a uma pandemia e que aprenderam muito. Neste ano, esperamos encerrar um dos capítulos mais dolorosos da nossa história saindo melhor do que entramos. Seguiremos aprendendo juntos para ser uma LATAM ainda melhor.

**Roberto Alvo Milosawlewitsch**  
CEO LATAM Airlines Group

# Perfil

## **Neste capítulo**

- 13 Quem somos
- 14 Visão de sustentabilidade
- 16 Linha do tempo
- 20 Prêmios e reconhecimentos

# Quem somos



A LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais atuam no transporte aéreo de passageiros e cargas nos mercados domésticos do Brasil, da Colômbia, do Chile, do Equador e do Peru e no mercado internacional. O grupo conta com uma ampla rede destinos (137, considerando as operações de passageiros e de cargas), frequências de voo e possibilidades de conexão. Elas são potencializadas na América do Sul por meio dos *hubs* de São Paulo/ Guarulhos (Brasil), Lima (Peru) e Santiago (Chile), facilitando o acesso a diferentes destinos. [102-1](#), [102-2](#), [102-4](#)

Em 2020, o grupo enfrentou o maior desafio dos seus 91 anos de história. Por conta do impacto sem precedentes da pandemia do novo coronavírus nas operações aéreas, em 26 de maio de 2020 a LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais no Chile, na Colômbia e nos Estados Unidos recorreram à proteção voluntária pelo estatuto de reorganização financeira previsto no Capítulo 11 da Lei de Falências nos Estados Unidos; a filial no Brasil se somou ao processo em 9 de julho do mesmo ano.

A reorganização proporciona à LATAM a oportunidade de trabalhar junto com seus credores e outros grupos de interesse para reduzir sua dívida e acessar novas fontes de financiamento enquanto segue operando e adapta os negócios ao novo contexto. O processo visa assegurar a sustentabilidade financeira da empresa e a sua geração de valor compartilhado para os diferentes *stakeholders*.

Apesar do cenário mundial adverso, a LATAM manteve em 2021 o seu compromisso com a América do Sul, como um agente de conectividade e um ativo para a região, ao mesmo tempo em que avançou com a reestruturação financeira. Ao longo do ano, o grupo apoiou o combate à pandemia com o programa Avião Solidário e retomou a operação

**A LATAM**  
*está fortemente comprometida com a segurança, a sustentabilidade e o apoio às comunidades onde atua, e, por meio da excelência operacional, busca oferecer aos passageiros sempre a melhor experiência.*



em diversos destinos, tendo encerrado dezembro com 70,1% da sua capacidade (medida em ASK – assento-quilômetro oferecido) em comparação com 2019.

## **Impactos econômicos indiretos**

A facilidade de conexão, que impulsiona o turismo e os negócios, representa um resultado importante da aviação. Apesar da diminuição dos deslocamentos durante a pandemia, os viajantes internacionais transportados pela LATAM para a América do Sul impulsionaram as economias locais em US\$ 608 milhões. Esse valor considera o total de passageiros transportados (633,1 mil) e a média de gastos divulgada pelos órgãos de turismo e estatística na Argentina, no Brasil, no Chile, na Colômbia, no Equador e no Peru. [203-2](#)

### **Mais informações:**

Resultados financeiros  
(página 45)

Constituição legal  
(página 98)

Objeto da Sociedade  
(página 98)

Propriedades, plantas  
e equipamentos  
(página 98)

Marcas e patentes  
(página 99)

Informação  
complementar  
(página 99)

# Visão de sustentabilidade



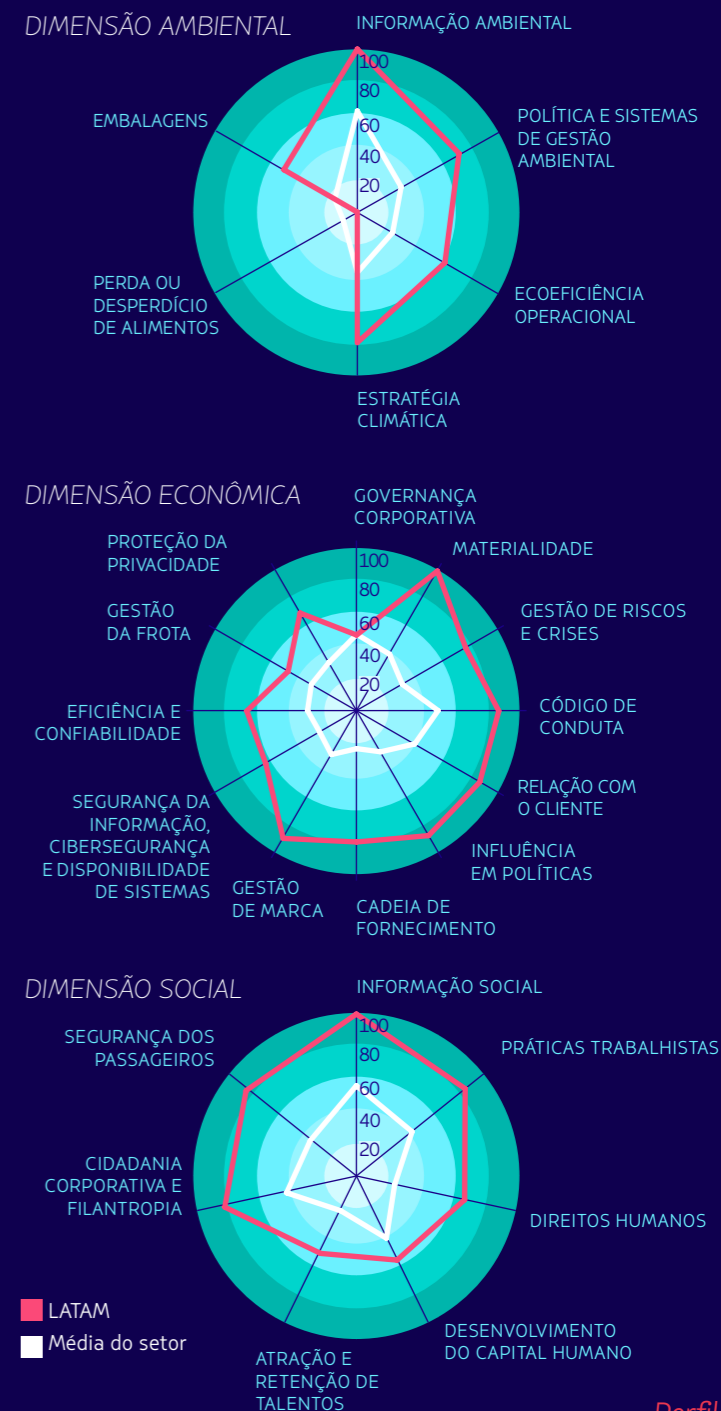
A LATAM visa impulsionar o desenvolvimento sustentável na América do Sul, preservar a cultura, a biodiversidade e a riqueza natural dos destinos dos seus voos. A empresa está comprometida com o enfrentamento dos desafios sociais, ambientais e de crescimento econômico da atualidade e, para isso, persegue objetivos ambiciosos, como a gestão integral da sua pegada de carbono, a transição para um modelo de economia circular e a contribuição concreta às comunidades.

Com base em sua estratégia de sustentabilidade e objetivando soluções coletivas e exequíveis, a LATAM estabelece sistemas colaborativos com seus *stakeholders* internos e externos e coloca em prática diversos programas. O Conselho de Administração, principal órgão de governança do grupo, monitora os avanços e resultados diante dos compromissos e metas.

Para monitorar o próprio desempenho, a empresa utiliza a Avaliação de Sustentabilidade da S&P Global e o Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI), que seleciona, entre as companhias que negociam ações em bolsa, aquelas com melhor desempenho em temas econômico-financeiros, ambientais, de governança, *compliance* e relações com o cliente.

Segundo a Avaliação de Sustentabilidade Corporativa da S&P Global em 2021, a LATAM é a companhia aérea com o melhor desempenho em sustentabilidade na América do Sul e a quarto melhor no mundo. A empresa foi incluída no *Sustainability Yearbook 2022*, na categoria Bronze, mantendo a sua posição entre os líderes do setor de aviação. O grupo fez parte do DJSI durante seis anos consecutivos, sendo considerado um dos mais sustentáveis do mundo. Atualmente, por estar em processo de reorganização financeira, a LATAM não participa da seleção, mas continua utilizando os resultados da avaliação como *benchmark* e direcionadores do seu processo de melhoria.

**Mais informações:**  
Compromisso com o futuro (página 56)





### Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

O grupo está comprometido com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), agenda global da Organização das Nações Unidas (ONU) que estabelece 17 objetivos e 169 metas a serem alcançados por governos, empresas e instituições até 2030. A LATAM busca contribuir ativamente para a realização das metas e direciona seus esforços a oito objetivos prioritários, que mais se relacionam com as suas diretrizes estratégicas. [102-12](#)

### Pacto Global

A LATAM é signatária do Pacto Global, iniciativa da ONU que mobiliza a comunidade empresarial de todo o mundo para o alinhamento das suas práticas de negócio a valores fundamentais e aceitos internacionalmente nas áreas de direitos humanos, trabalho, meio ambiente e combate à corrupção. [102-12](#)

### Direitos humanos

Ao longo do ano, a LATAM avaliou os riscos relacionados a direitos humanos em sua operação e os classificou em uma matriz que considera o impacto potencial e a probabilidade de ocorrência de cada um.



Amazonas (Brasil)

### Mais informações:

[Declaração de Compromisso de Direitos Humanos da LATAM](#)

[Mitigação de riscos relacionados a direitos humanos](#)

# Linha do tempo



A história da LATAM começa em 1929 com a LAN (Línea Aérea Nacional de Chile), que realizou o seu primeiro voo internacional em 1946, na rota Santiago-Buenos Aires, e depois ampliou sua atuação para Lima (Peru), Miami (Estados Unidos) e cidades na Europa. Em 1983, por meio da Corfo (organismo chileno de fomento à produção), a empresa passou a ser a Línea Aérea Nacional – Chile Limitada e, no ano seguinte, a sociedade anônima LAN Chile. Posteriormente, em 1997, a companhia começou a negociar ações na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE) e tornou-se o primeiro grupo latino-americano de linhas aéreas a negociar ADRs (American Depositary Receipt) nesse mercado.

Em 2012, a LAN Airlines S.A. assumiu o nome LATAM Airlines Group S.A. após associar-se à brasileira TAM, que havia sido fundada em 1975 como Transportes Aéreos Regionais. A liderança construída pela LAN, a TAM e suas respectivas filiais se consolidou no novo grupo, que aperfeiçoou o serviço em toda a rede e fortaleceu sua posição regional.

A seguir são apresentados esses e outros destaques mais recentes da trajetória do grupo.



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

Caminito, ponto turístico de Buenos Aires, Argentina.



Início das operações para Miami (Estados Unidos).

1929

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



1946

1956

Início das operações para Lima (Peru).

1958

1961

Cinco pilotos de voo fretado criam a TAM (Taxi Aéreo Marília).







A LAN começa a oferecer voos para a Europa.

1970



Península de Snæfellsnes, Islândia

1986

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

1996

A TAM compra a companhia aérea Lapsa do governo paraguaio e cria a TAM Mercosul.

Início dos voos São Paulo (Brasil) – Assunção (Paraguai).

1975

O comandante Rolim Adolfo Amaro funda a TAM Transportes Aéreos Regionais.

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

1989

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

1997

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

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

1976



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

1998

1983

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

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

1993

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

1999

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

A LAN passa a ser uma sociedade anônima.

1985



1994



A LAN se incorpora à oneworld®.

2000



2001

Parceria da LAN com a Iberia e inauguração do terminal de cargas em Miami (Estados Unidos).

Início dos voos para Londres (Reino Unido), Zurique e Genebra (Suíça) por meio de acordo com a Air France.

2006



Aquisição da companhia aérea colombiana Aires.

2010

A TAM ingressa oficialmente na Star Alliance.

Parceria da LAN com Qantas e Lufthansa Cargo.



2002

Criação do Centro de Tecnologia TAM e da Academia de Serviços em São Paulo (Brasil).

Lançamento da nova classe Premium Business.

2007

TAM é listada publicamente na Bolsa de Nova York, dos Estados Unidos.

Lançamento da rota Milão (Itália) e Córdoba (Espanha) pela TAM.

Autorização da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) do Brasil para iniciar voos para Madri (Espanha) e Frankfurt (Alemanha).

Implementação do modelo low cost nos mercados domésticos.

Aumento de capital em US\$ 320 milhões.

Vista da catedral de Milão (Itália).

2011

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

2003

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

Conclusão do processo de renovação da frota de curta distância da LAN, formada agora por aeronaves da família A320.

2008

TAM recebe seu primeiro Boieng 777-300ER.

Nasce o grupo LATAM Airlines, por meio da combinação dos negócios da LAN e TAM.

Emissão de 2,9 milhões de ações.

2012

Lançamento da nova classe executiva para os voos a Paris (França) e Miami (Estados Unidos).

Mudança da imagem corporativa para LAN Airlines S.A.

2004

A TAM S.A. começa a operar voos a Santiago (Chile).

2005

Outro país do plano de expansão regional da LAN: início das operações da LAN Argentina.

A TAM S.A. abre capital na Bovespa, do Brasil.

Lançamento dos voos para Nova York (Estados Unidos) e Buenos Aires (Argentina).

2009

Início das operações de carga na Colômbia e de passageiros no mercado doméstico do Equador.

Lançamento do Multiplus Fidelidade.

TAM se une à aliança oneworld®, que se torna a aliança global da LATAM Airlines Group.

LATAM lança seu plano estratégico 2015-2018, com o foco de se transformar em um dos grupos aéreos mais importantes do mundo.

2014

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



2015

Nasce a LATAM, nova marca a ser adotada por LAN, TAM e suas filiais.

Emissão de notas EETC estruturado por US\$ 1.020 milhões: o primeiro na América Latina.

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

2016

2017

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

Inauguração do primeiro voo à Ásia.

Novo modelo de vendas chega aos voos internacionais.

2018

2019

>>>

Anúncio da aliança com a Delta Air Lines, que cria a rede mais complementar entre a América Latina e os Estados Unidos, além de ofertar novos destinos para as demais regiões do globo.

LATAM anuncia sua saída da aliança **oneworld**® a partir de 1º de maio de 2020.

2020

A LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais no Chile, Peru, Colômbia, Equador, Estados Unidos e Brasil entram em processo de reorganização financeira sob a proteção do Capítulo 11 da lei norte-americana e obtêm acesso a até US\$ 2,45 bilhões em financiamento DIP (debtor in possession).

Lançamento da unidade E-Business, que visa melhorar a experiência digital dos clientes.

Iniciativas de suporte ao enfrentamento da covid-19 na América do Sul.



2021

Lançamento da nova Estratégia de Sustentabilidade

Divulgação do plano de negócios (de 5 anos)

Aprovação, no Chile, da joint venture com a Delta Air Lines no Chile, que já havia sido aprovada anteriormente no Brasil, na Colômbia e no Uruguai

Apresentação do Plano de Reorganização, como parte do processo do Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos



# Prêmios e reconhecimentos

O grupo LATAM recebeu diversos reconhecimentos em 2021. Estes são alguns deles:

## Serviço

- **APEX (Airline Passenger Experience Association) e SimpliFlying:** o grupo LATAM recebeu a qualificação Diamante, a mais alta do padrão APEX Health Safety, realizado pela SimpliFlying, e tornou-se o primeiro grupo de linhas áreas da região a contar com esse reconhecimento.
- **APEX Passenger Choice:** a LATAM recebeu quatro estrelas de um total de cinco no *ranking* de linhas aéreas globais, com base na votação dos clientes de mais de 600 companhias em todo o mundo.
- **World Line Airline Awards – Skytrax:** a LATAM recebeu quatro de cinco estrelas no prêmio mais importante do setor aéreo, que avalia os padrões de segurança e higiene.

Além de ter sido a única companhia na América do Sul a receber o reconhecimento, destacou-se, pelo segundo ano consecutivo, como a Melhor Companhia Aérea da América do Sul, segundo a opinião de mais de 13,4 milhões de passageiros em todo o mundo, e conquistou o Prêmio à Excelência Aeronáutica Covid-19 pelas medidas de segurança e higiene adotadas durante a pandemia.

- **OAG 2020 (Official Airline Guide) e Cirium On-Time Performance Review 2021:** as duas consultorias classificaram a LATAM como a melhor em pontualidade no mundo e na América Latina, respectivamente.

- **World Travel Awards 2021:** a LATAM foi premiada como Companhia Aérea Líder na América do Sul e como Marca de Companhia Aérea Líder na América do Sul por seus atributos operacionais e de serviço.
- **Global Traveler Awards:** a LATAM foi eleita a Melhor Companhia Aérea na América do Sul na 18ª edição do prêmio, com base em uma pesquisa *online* com os leitores da revista *Global Traveler*.
- **Prêmio Respeito 2021 da revista Consumidor Moderno (Brasil):** entre as companhias aéreas, a LATAM foi a vencedora da premiação, que valoriza as empresas que respeitam o consumidor final.

## Sustentabilidade



- **The Sustainability Yearbook 2021:** o grupo obteve o melhor desempenho na região e o segundo melhor do mundo na edição 2021 do anuário do Índice Dow Jones de Sustentabilidade, da S&P Global.
- **Avaliação de Sustentabilidade Corporativa Global (CSA) da Standard & Poor's:** a LATAM foi a quarta melhor companhia aérea do mundo em desempenho de sustentabilidade e a melhor na América e na Europa.
- **Peru Sustentável:** a rede de empresas que promove o desenvolvimento sustentável do Peru reconheceu a LATAM como Empresa Socialmente Responsável.
- **Programa Nacional de Neutralidade de Carbono do Ministério do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Colômbia:** a LATAM Airlines Colômbia foi reconhecida por estabelecer metas e compromissos voluntários de redução de emissões de gases de efeito estufa.

## Outros



- **Prestígio:** a reconhecida revista paraguaia elegeu a LATAM como a empresa de maior destaque no setor de transporte aéreo.
- **Negócios da Comunicação:** a revista brasileira reconheceu a LATAM como a “Empresa que melhor se comunica com os jornalistas” na categoria Logística e Transporte.
- **Design Air:** reconhecimento como o melhor design na América do Sul em 2021.
- **Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje):** o case “Longe, mas juntos – Comunicação 360°”, realizado durante a pandemia de covid-19, foi o vencedor do Prêmio Aberje 2021 na categoria Multipúblico.
- **Medalha ao Mérito Santos Dumont (Brasil):** a honraria, que destaca os serviços à aeronáutica brasileira, foi concedida aos diretores da LATAM Airlines Brasil, o comandante Harley (Operações) e Diogo Elias (Vendas e Marketing), e ao comandante Vitor Araújo, piloto da LATAM Cargo Brasil.
- **Análise Executivos Jurídicos e Financeiros:** Rogéria Gieremek, da LATAM Airlines Brasil, foi reconhecida como Profissional de Compliance mais Admirada do Brasil.
- **Maiores e Melhores do Transporte Moderno e Technibus (Brasil):** a LATAM ficou em primeiro lugar na categoria Transporte Aéreo de Passageiros, com base na receita operacional líquida do Balanço Financeiro 2020.
- **Rankings Merco (Brasil):** o grupo ficou em primeiro lugar em reputação na categoria Transporte e Logística e conquistou a liderança do setor entre as 100 companhias com melhor Responsabilidade e Governança Corporativa.

# Operações

## Neste capítulo

- 23 Operação de passageiros
- 25 LATAM cargo
- 28 Frota

# Operação de passageiros



O grupo retomou a operação gradualmente em 2021 após um 2020 fortemente impactado pela pandemia. Ao longo do ano, a operação de passageiros, medida em ASK (assentos-quilômetro oferecidos, que representa o total de assentos disponíveis multiplicado pela distância voada), representou em média 45,4% da capacidade em comparação com os níveis pré-covid, e o fator de ocupação foi de 74,4%. A operação internacional foi 25,2% da registrada em 2019, e a operação doméstica 69,6%. Durante boa parte do ano, as filiais na Colômbia e no Equador tiveram desempenho médio igual ou superior ao alcançado antes da pandemia.

Ao longo do ano, em um cenário dinâmico e variável, a LATAM também avançou com a abertura de rotas e criou 79 novas. As receitas do segmento de passageiros representaram 65,4% do total do grupo.

No **mercado internacional**, a oferta, medida em ASK, caiu 14,3% em relação a 2020, e a demanda de passageiros, medida em RPK (passageiros-quilômetros pagos, que indica o total de passageiros pagantes transportados multiplicado pela distância voada), foi 23,4% menor que a do ano anterior. Um total de 2,9 milhões de passageiros voaram com a LATAM em destinos internacionais em 2021, e a taxa de ocupação do segmento foi 66,0%, uma queda de 7,8 pontos percentuais em relação a 2020.

As operações domésticas correspondem aos voos nacionais realizados pelas filiais LATAM Airlines Brasil, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colômbia, LATAM Airlines Equador e LATAM Airlines Peru, que realizaram em média 79 voos por dia e conectaram 107 destinos. Em 2021, a LATAM lançou 17 novos destinos domésticos e transportou 37,3 milhões de pessoas nesse segmento.

A demanda, medida em RPK, aumentou 60,1% nos países de língua espanhola (PLE); a oferta, medida em ASK, cresceu 62,6%; e a taxa de ocupação foi de 74,9%, 1,2 ponto percentual abaixo da registrada em 2020. No mercado doméstico brasileiro, a demanda e oferta aumentaram quase 41%. A taxa de ocupação foi de 80,0%, sem variação significativa em relação a 2020.

**Em 2021, a LATAM lançou 33 novos destinos domésticos, alcançando um total de 107. A taxa de ocupação foi 80,0%.**

No fim do ano, a operação na Colômbia ultrapassou os níveis de 2019, chegando a 123% na comparação. O desempenho se

explica, principalmente, pela abertura de quatro novas rotas domésticas (Cali-Montería, Medellín-Pereira, Cali-Pasto e Medellín-Leticia), com o qual a filial encerrou o ano com 16 destinos domésticos e uma média de 180 voos diários.

Na LATAM Airlines Equador, a operação no fim do ano representava 116% da registrada em 2019, em função do compromisso da LATAM de conectar o Equador e oferecer o melhor produto a seus passageiros.

A LATAM Airlines Brasil, por sua vez, fechou 2021 com 92,9% da capacidade (em ASK) em relação a 2019, uma média diária de 578 voos e um total de 49 destinos, um recorde na rede total desde a associação da LAN com a TAM. A filial abriu 33 novas rotas, tendo lançado voos para cidades como Juazeiro do Norte, Jericoacoara, Petrolina, Vitória da Conquista, Una, entre outras.

Em dezembro, as filiais do grupo LATAM no Chile, no Brasil, no Peru e no Equador foram líderes *marketshare*<sup>1</sup> em seus respectivos mercados; a filial na Colômbia ficou em segundo lugar no país.

<sup>1</sup> Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC Brasil) – RPKs, Junta de Aeronáutica Civil (JAC Chile) – RPKs, Direção Geral de Aeronáutica Civil (DGAC Peru) – Total de passageiros transportados, Diio.net – ASKs (Colômbia e Equador).

# CONECTIVIDADE 102-4, 102-6

## Operação doméstica

37,3  
milhões de passageiros

107  
destinos

### TRÁFEGO CONSOLIDADO (RPK): 36,81 bilhões

Países de língua espanhola (PLE): 13,36 bilhões  
Brasil: 23,46 bilhões

**CAPACIDADE (ASK):  
47,17 BILHÕES**  
PLE: 17,85 bilhões  
Brasil: 29,33 bilhões

**TAXA DE OCUPAÇÃO: 78,0%**  
PLE: 74,9%  
Brasil: 80,0%

**1 LATAM Airlines Chile**  
16 destinos  
5,4 milhões de passageiros

PARTICIPAÇÃO DE MERCADO

60%

PRINCIPAIS CONCORRENTES  
Sky Airlines, JetSmart

**2 LATAM Airlines Peru**  
19 destinos  
5,5 milhões de passageiros

PARTICIPAÇÃO DE MERCADO

68%

PRINCIPAIS CONCORRENTES  
Sky Airlines Peru, Viva Airlines Peru, Star Peru, Avianca

**4 LATAM Airlines Equador**  
7 destinos  
0,8 milhões de passageiros

PARTICIPAÇÃO DE MERCADO

53%

PRINCIPAIS CONCORRENTES  
Avianca

**3 LATAM Airlines Colômbia**  
16 destinos  
5,9 milhões de passageiros

PARTICIPAÇÃO DE MERCADO

28%

PRINCIPAIS CONCORRENTES  
Avianca, Viva Colombia, EasyFly, Satena, Copa Airlines Colombia ("Wingo")

**5 LATAM Airlines Brasil**  
49 destinos  
19,8 milhões de passageiros

PARTICIPAÇÃO DE MERCADO

36%

PRINCIPAIS CONCORRENTES  
Gol, Azul

Obs.: as participações de mercado indicam a situação em dezembro de 2020.



## Operação internacional

2,9 milhões de passageiros  
30 destinos LATAM  
225 códigos compartilhados

América do Norte  
8 destinos 81 códigos compartilhados

América Latina e Caribe  
14 destinos 23 códigos compartilhados

Europa  
8 destinos 59 códigos compartilhados

Ásia e Australásia  
27 (Ásia) 16 (Australásia)

África  
9 destinos

**TRÁFEGO CONSOLIDADO (RPK): 13,50 bilhões**

**CAPACIDADE (ASK): 20,46 bilhões**

**TAXA DE OCUPAÇÃO: 66,0%**

Savana africana



# LATAM

cargo



A LATAM Cargo S.A. e as filiais cargueiras na Colômbia e no Brasil se destacam na América Latina como as principais operadoras aéreas de carga. Em 2021, sua contribuição para a região tornou-se ainda mais visível no contexto da pandemia de covid-19.

A queda na capacidade de transporte de carga, resultado da diminuição de voos de passageiros por conta das restrições sanitárias, foi ainda mais intensa que a queda na demanda. Com isso, a taxa de ocupação aumentou em todo o setor, e o negócio global de carga apresentou desempenho melhor que em anos anteriores.

A LATAM transportou no ano 801,5 mil toneladas de carga, um aumento de 2,2% em relação com 2020. A receita do segmento foi 27,4% maior que a do ano anterior e representou 30,2% do total do grupo. A taxa de ocupação alcançou 63,4%, uma queda de 2,0 pontos percentuais em relação a 2020, e um aumento de 7,9 pontos percentuais em relação a 2019. O rendimento (*yield*) por ATK (tonelada-quilômetro oferecida) cresceu 29,2% em relação a 2020 e 68,3% a 2019.

Diversas rotas de passageiros foram suspensas em função das restrições sanitárias no período, impactando negativamente a capacidade de transporte de cargas, que utilizam esses aviões. Por seu compromisso com os clientes, a LATAM direcionou exclusivamente para a operação de carga rotas que originalmente eram dedicadas a passageiros, e com isso pôde atender diferentes setores que precisavam assegurar a sua continuidade operacional, como os de produção de salmão, frutas, flores, a indústria farmacêutica e o setor de mineração.

## Operações de carga em 2021 102-6



- Amsterdã (Países Baixos)
- Cabo Frio e Campinas (Brasil)
- Cidade da Guatemala (Guatemala)
- Cidade do Panamá (Panamá)
- Cidade do Leste (Paraguai)
- Chicago (Estados Unidos)
- San José (Costa Rica)



## Suporte logístico à região

### EXPORTAÇÃO



Novos voos dedicados ao transporte de carga após a interrupção da operação de passageiros por causa da pandemia



#### SALMÃO

reforço da conexão entre o Chile e os mercados consumidores nos Estados Unidos e no México, incluindo voos diretos e a operação integral, avião a avião, de Punta Arenas a Santiago



#### FLORES

aumento na frequência e criação de voos extras em Bogotá (Colômbia) e Quito (Equador)

## ABASTECIMENTO LOCAL

### CHILE

Para garantir a conectividade com a Ilha de Páscoa, o grupo realizou operações especiais e transportou carga em dois voos semanais de passageiros (principais produtos: perecíveis e gêneros de primeira necessidade)

Incorporação de aviões Boeing 787-8 à rota Santiago-Punta Arenas (principais produtos: salmão, peças de reposição, produtos eletrônicos e perecíveis) e adoção de voo direto Punta Arenas-Miami, em linha com a necessidade dos clientes



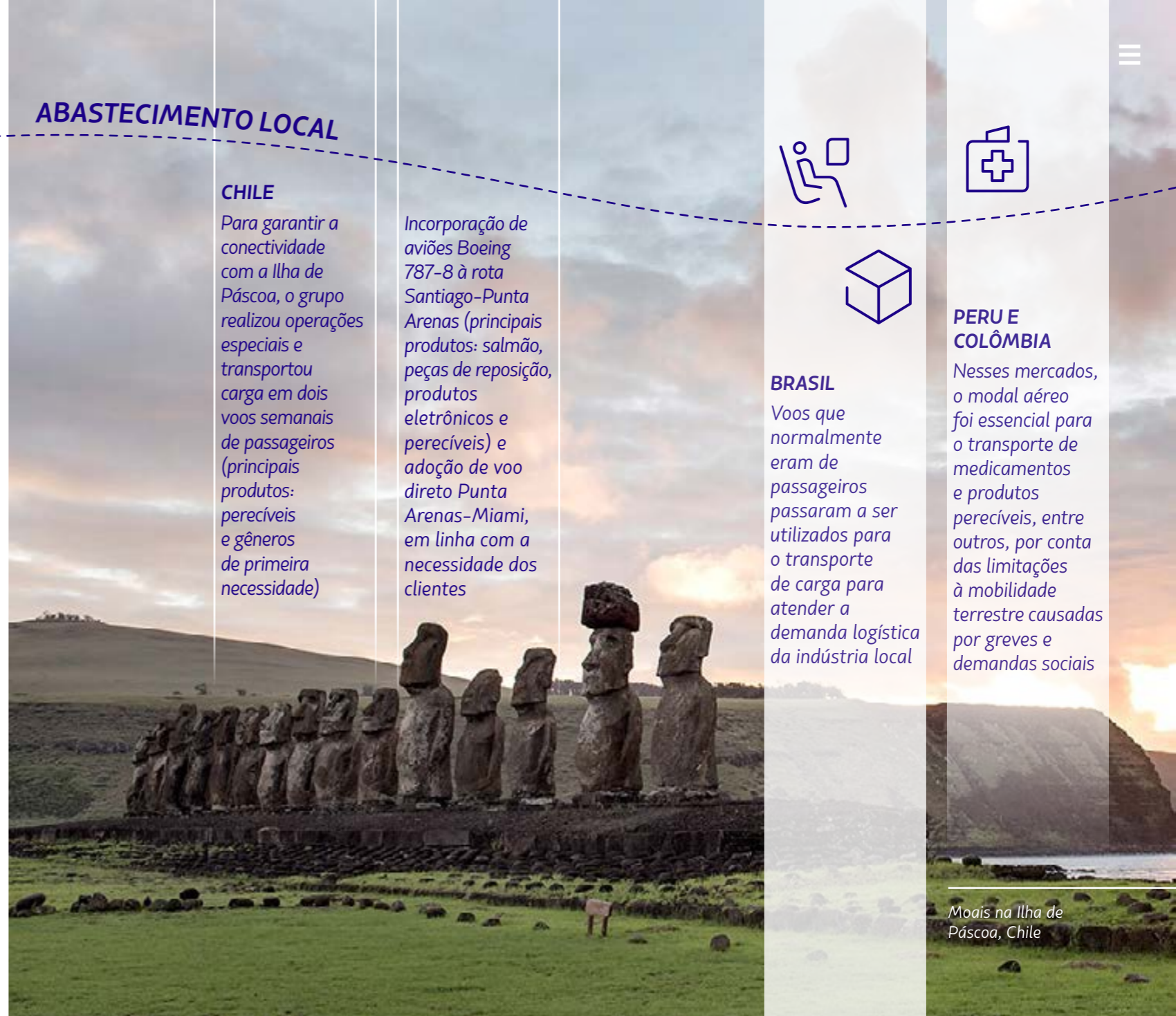
### BRASIL

Voos que normalmente eram de passageiros passaram a ser utilizados para o transporte de carga para atender a demanda logística da indústria local



### PERU E COLÔMBIA

Nesses mercados, o modal aéreo foi essencial para o transporte de medicamentos e produtos perecíveis, entre outros, por conta das limitações à mobilidade terrestre causadas por greves e demandas sociais



Moais na Ilha de Páscoa, Chile

### Construindo o futuro

O ano de 2021 marcou o início da operação de uma nova plataforma de sistemas tecnológicos, resultado de três anos de trabalho do grupo. Graças ao projeto, a LATAM cargo conta hoje com um sistema de nível mundial que confere eficiência à operação e torna mais fácil para o cliente contratar e acompanhar os serviços, melhorando a sua experiência como usuário.

A plataforma segue o modelo *end-to-end* (ponta a ponta), cobrindo todos os processos desde o orçamento ao pagamento, e é armazenada em nuvem, com todos os dados de envios em um só lugar, o que reduz o tempo de quedas do sistema, erros ou perda de informação.

Além disso, no quarto trimestre de 2021, a LATAM cargo anunciou dois importantes acordos com *marketplaces* de alcance internacional, ampliando os canais de oferta dos seus serviços.

### Comprometidos contra a covid

Em 2021, a LATAM cargo reforçou as suas operações para apoiar o transporte de vacinas para a América do Sul, entre os países do continente e nos seus mercados domésticos. Isso foi possível graças a um esforço multidisciplinar que envolveu diversas áreas da empresa, a criação de novos procedimentos e o aperfeiçoamento da atividade logística, possibilitando fazer frente à pandemia.

A iniciativa posicionou o grupo, e especialmente a LATAM cargo, como um parceiro estratégico dos governos no enfrentamento do desafio logístico que representaram as campanhas de vacinação em massa. No total, a LATAM foi responsável pelo transporte de uma em cada cinco doses de vacina aplicadas na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai e Uruguai. O impacto é ainda maior quando se consideram isoladamente Chile e Paraguai, onde duas de cada três doses foram transportadas pela LATAM.

351,8 milhões de vacinas de covid-19 transportadas.

A certificação Center of Excellence of Independent Validators (CEIV Pharma) da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês) e a experiência e conhecimento do grupo foram fundamentais para que a LATAM realizasse esse trabalho cumprindo os diversos requisitos envolvidos.

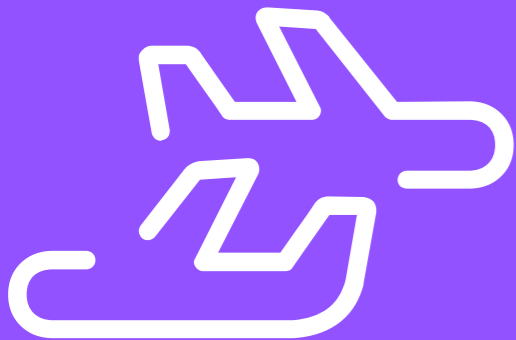
O transporte de vacinas de covid-19 começou em 24 de dezembro de 2020 e, até o fim de 2021, chegou a 351.853.590 doses levadas para a América do Sul, entre os países do continente e nos mercados domésticos. Dessas, 207.750.400 foram transportadas gratuitamente nos mercados domésticos do Brasil, Chile, Equador e Peru como parte do programa Avião Solidário a partir de parcerias firmadas com governos locais para facilitar a distribuição nos territórios nacionais.

#### Mais informações:

Próxima, digital e flexível (página 78)

Programa Avião Solidário (página 58)

# Frota



Em 2021, como parte do processo de reorganização, o grupo pôde reestruturar totalmente sua frota, incluindo a renegociação de contratos, a redução do número de aeronaves, a eliminação dos modelos Airbus A350 e a homologação de aeronaves de largo alcance (*wide-body*). Essas ações proporcionaram uma redução de quase 40% do custo de caixa relacionado à frota em comparação aos níveis de 2019.

Os resultados das negociações foram positivos, com o acordo pela extensão dos prazos de pagamento, a definição de parcelas variáveis e a redução dos valores de arrendamento.

Em dezembro de 2021, a frota total da LATAM era composta por 310<sup>1</sup> aeronaves com idade média de 10,9 anos.

Na operação internacional são 59<sup>1</sup> aviões Boeing *wide-body*, incluindo 22 Boeing 767-300ER, 10 Boeing 777-300ER e 27 Boeing 787 Dreamliner (versões 8 e 9), que são referência mundial em consumo eficiente de combustível e redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) e ruído. A frota utilizada na operação doméstica e regional na América do Sul é composta por aviões Airbus, predominantemente de curto alcance (*narrow-body*), incluindo 44 Airbus A319, 133 Airbus A320, 49 Airbus A321 e 12 Airbus A320Neo, modelo 15% mais eficiente em consumo de combustível e que gera a metade do ruído do modelo anterior equivalente.

A frota operacional da LATAM cargo totaliza 12 aviões Boeing 767. Em 2021, o grupo iniciou um plano para ampliar a frota para 21 aeronaves em três anos, um aumento de 85% na capacidade.

## Frota (31/12/2021)

Em 31 de dezembro de 2021	Fora de balanço	Em balanço	TOTAL
<b>Frota de passageiros</b>			
Airbus A319-100	7	37	44
Airbus A320-200	7	94	133
Airbus A320neo	7	-	12
Airbus A321-200	7	18	49
Boeing 767-300ER	7	22	22
Boeing 777-300ER	7	4	10
Boeing 787-8	7	4	10
Boeing 787-9	7	2	17
<b>Total</b>	<b>116</b>	<b>181</b>	<b>297<sup>1</sup></b>
<b>Frota de carga</b>			
Boeing 767-300F	1	11	12
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
<b>Subarrendamentos</b>			
Boeing 767-300F	-	1	1
<b>Total subarrendamentos</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>FROTA TOTAL</b>	<b>117</b>	<b>193</b>	<b>310</b>

<sup>1</sup> Inclui seis aeronaves Boeing 767-300 ER consideradas ativo não corrente e disponíveis para venda.



No fim do ano chegou o primeiro dos 10 aviões Boeing 767 convertidos da operação de passageiros para o transporte de carga. Estão previstos outros três para 2022 e mais seis em 2023.

Ainda dentro do processo de reorganização financeira, foram firmados acordos de compromisso de frota com a Boeing (dois aviões 787

**A LATAM planeja modernizar sua frota até 2028 com a incorporação de 70 aviões da família Airbus A320neo e dois Boeing 787-9**

Dreamliner) e a Airbus (70 aviões da família A320neo, mais eficiente em consumo de combustível, reforçando o compromisso

da LATAM com a estratégia de sustentabilidade em longo prazo). As entregas estão planejadas até 2028, mas podem variar em função das negociações em andamento com os fabricantes pelo atual contexto global.

### Manutenção

As atividades de manutenção de aeronaves e planejamento e devolução de aviões em linha com o plano de frota são realizadas nas bases de Manutenção, Reparação e Operação (MRO) da LATAM no Chile e no Brasil, que também prestam serviço eventual de manutenção a terceiros.

A base chilena está localizada em Santiago e pode atender simultaneamente dois aviões *narrow-body* e um *wide-body*. A base brasileira fica em São Carlos (SP) e tem capacidade para oito aeronaves.

Em 2021, as duas unidades foram responsáveis por 446 serviços de manutenção, o que representa 83% do total realizado na frota da empresa e 1,3 milhão de horas-homem trabalhadas. O restante dos serviços ficou sob a responsabilidade de fornecedores externos.

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

## Retrato rápido

	2019	2020	2021
<b>Operação de passageiros</b>			
Capacidade (ASK) – milhão	149.116	55.718	67.636
Tráfego consolidado (RPK) – milhão	124.521	42.624	50.317
Taxa de ocupação (ASK)	83,5%	76,5%	74,4%
Receitas/ASK (centavos de US\$)	6,5	4,9	4,9
Total de passageiros transportados (mil)	74.189	28.299	40.195
<b>Operação de carga</b>			
Capacidade (ATK) – milhão	6.357	4.708	4.788
Tráfego consolidado (RTK) – milhão	3.526	3.078	3.035
Taxa de ocupação (ATK)	55,5%	65,4%	63,4%
Receitas/ATK (centavos de US\$)	17,1	25,7	32,2
Toneladas transportadas (mil)	903,8	785,0	801,5

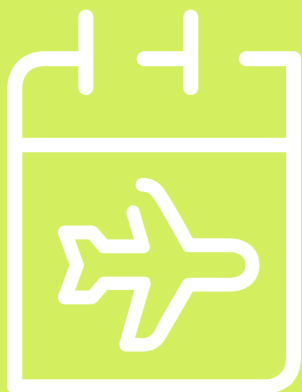


# Governança corporativa

## Neste capítulo

- 31 *Estrutura de propriedade*
- 33 *Instâncias de decisão*
- 36 *Diretrizes corporativas*
- 38 *Política de Financiamento*
- 39 *Política de Risco de Mercado*
- 41 *Política Financeira*
- 42 *Política de Liquidez e Investimento Financeiro*

# Estrutura de propriedade



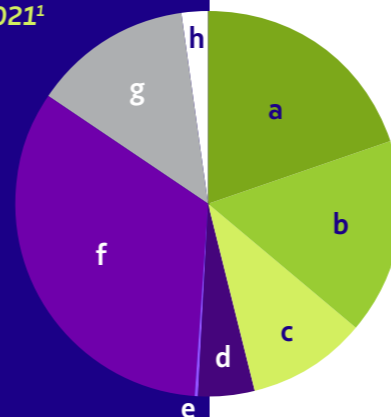
A LATAM Airlines Group S.A. visa manter um nível adequado de capitalização que viabilize o acesso seguro aos mercados financeiros para desenvolver seus objetivos de médio e longo prazos, otimizando o retorno aos acionistas e mantendo uma sólida posição financeira.

O capital social do grupo, em 31 de dezembro de 2021, totalizou MUS\$ 3.146.265 dividido em 606.407.693 ações e, em 31 de dezembro de 2020, MUS\$ 3.146.265 dividido em 606.407.693 ações de uma mesma e única série, nominativas, ordinárias e sem valor nominal. Não há séries especiais nem ações preferenciais. A forma dos títulos das ações, sua emissão, permuta, inutilização, perda, substituição e outras circunstâncias, assim como a transferência das ações, serão regidas pelo disposto na Lei das Sociedades Anônimas do Chile e seu Regulamento.

Em 31 de dezembro de 2021, o grupo não contava com um acionista controlador.

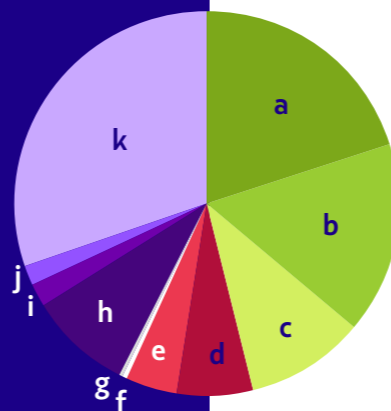
## COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA 102-5, 102-10

2021<sup>1</sup>



Total: 606.407.693 ações subscritas e integralizadas.

2020<sup>1</sup>



Total: 606.407.693 ações subscritas e integralizadas.

Em 31 de dezembro de 2021 Principais acionistas	Total de ações	%
a - Delta Air Lines	121.281.538	20,00
b - Grupo Cueto	99.381.777	16,39
c - Qatar Airways <sup>2</sup>	60.640.768	10,00
d - Grupo Eblen	27.644.702	4,56
e - Grupo Hirmas	1.488.971	0,25
f - Outros	203.275.557	33,52
g - American Depositary Receipt (ADR)	79.240.114	13,07
h - Investidores estrangeiros	13.454.266	2,22
<b>Total</b>	<b>13.454.266</b>	<b>100,00</b>

<sup>1</sup> Em 31/12/2021, o registro de acionistas do Depósito Central de Valores (DCV) não registrava a titularidade direta de ações de nenhuma das duas sociedades do Grupo Amaro (TEP Aeronautics S.A. e TEP Chile S.A.) com as quais participava da propriedade da LATAM.

<sup>2</sup> A Qatar detém 9,999999918% do total de ações emitidas da LATAM.

Em 31 de dezembro de 2020 Principais acionistas	Total de ações	%
a - Delta Air Lines	121.281.538	20,00
b - Grupo Cueto	99.381.777	16,39
c - Qatar Airways <sup>2</sup>	60.640.768	10,00
d - Grupo Amaro <sup>3</sup>	38.792.870	6,40
e - Grupo Eblen	27.644.702	4,56
f - Grupo Hirmas	1.488.971	0,25
g - Grupo Bethia	1.000.000	0,16
h - ADR	53.057.983	8,75
i - Administradoras de Fundos de Pensão (AFP)	10.803.877	1,78
j - Investidores estrangeiros	9.939.708	1,64
k - Outros	182.375.499	30,07
<b>Total</b>	<b>606.407.693</b>	<b>100,00</b>

<sup>1</sup> Os valores de participação do Grupo Cueto nesta tabela deixaram de considerar a participação de 21,88% do Grupo Amaro na Costa Verde Aeronáutica S.A., após a transferência das referidas ações para uma nova empresa, de propriedade do Grupo Amaro, a TEP Aeronáutica S.A.

<sup>2</sup> A Qatar detém 9,999999918% do total de ações emitidas da LATAM.

<sup>3</sup> Os valores de participação do Grupo Amaro nesta tabela consideram a adição da TEP Aeronáutica S.A.

## Principais acionistas

Em 31/12/2021		
Nome ou razão social	Ações subscritas e integralizadas	%
Delta Airlines Inc.	121.281.538	20,00%
Costa Verde Aeronáutica S.A.	91.605.886	15,11%
JP Morgan Chase Bank	79.240.114	13,07%
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	61.271.228	10,10%
Qatar Airways Investments (UK) Ltd.1	60.640.768	10,00%
Santander Corredores de Bolsa Limitada	25.667.681	4,23%
BCI Corredores de Bolsa S.A.	19.433.331	3,20%
Andes Aérea SpA	19.339.670	3,19%
Consorcio Corredores de Bolsa S.A.	16.902.522	2,79%
Banco do Chile em nome de terceiros não residentes	13.112.092	2,16%
BTG Pactual Chile S.A. Corredores de Bolsa	11.469.576	1,89%
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	10.823.190	1,78%
Valores Security S.A. Corredores de Bolsa	8.872.048	1,46%
Itaú Corredores de Bolsa Limitada	8.171.069	1,35%
Inversiones Costa Verde Ltda. e Sociedade Limitada por Ações	7.775.891	1,28%

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

1 A Qatar detém 9,999999918% do total de ações emitidas da LATAM.

Em 31/12/2020		
Nome ou razão social	Ações subscritas e integralizadas	%
Delta Airlines Inc.	121.281.538	20,00%
Costa Verde Aeronáutica S.A.	82.376.937	13,58%
Qatar Airways Investments (UK) Ltd.1	60.640.768	10,00%
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	53.835.781	8,88%
JP Morgan Chase Bank	53.057.983	8,75%
Santander Corredores de Bolsa Limitada	30.845.675	5,09%
TEP Aeronáutica S.A.	26.783.613	4,42%
BCI Corredores de Bolsa S.A.	19.042.479	3,14%
Inversiones Andes SpA	13.187.037	2,17%
Consorcio Corredores de Bolsa S.A.	12.502.262	2,06%
TEP Chile S.A.	12.009.257	1,98%
Costa Verde Aeronáutica SpA	9.228.949	1,52%

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

1 A Qatar detém 9,999999918% do total de ações emitidas da LATAM.

## Dividendos

A LATAM Airlines Group S.A. definiu que a distribuição de dividendos corresponde a, no mínimo, o equivalente a 30% do lucro líquido do exercício anterior, conforme a regulamentação em vigor, o que não impede que dividendos superiores ao mínimo obrigatório sejam distribuídos eventualmente, considerando as particularidades e circunstâncias que possam surgir durante o período.

Em 2021, como a Sociedade apresentou prejuízo, não houve pagamento de dividendos, conforme a legislação vigente.

### Mais informações:

Acordo de Acionistas  
(página 100)

## Relações com investidores



A LATAM mantém um diálogo constante com seus acionistas e outros atores do mercado de capitais. No site de Relações com Investidores, no qual são publicadas as demonstrações financeiras atualizadas e os relatórios de resultados trimestrais, o grupo detalha a estrutura de governança corporativa, outros dados relevantes para apoiar acionistas,

investidores e analistas do mercado na tomada de decisões, e informações sobre as etapas do Plano de Reorganização sob a proteção do processo judicial comercial (Capítulo 11) da lei dos Estados Unidos. Os conteúdos estão disponíveis em inglês, espanhol e português.

### Mais informações:

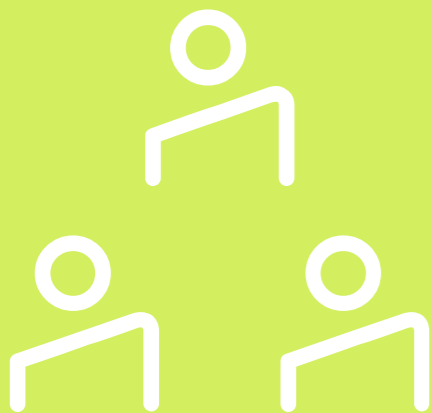
Reorganização  
LATAM

Relações com  
investidores





# Instâncias de decisão



O principal órgão de governança da LATAM Airlines Group S.A. é o Conselho de Administração, que define e acompanha as diretrizes estratégicas do grupo. É composto por nove conselheiros titulares, eleitos individualmente por períodos de dois anos, pelo sistema de votação cumulativa. Cada acionista tem um voto por ação e pode emitir todos os seus votos a favor de um candidato ou distribuí-los entre vários deles. Essa prática garante que os acionistas detentores de 10% das ações em circulação possam eleger ao menos um representante. [102-18](#)

O Conselho de Administração reúne-se mensalmente em sessões ordinárias e, quando necessário, em sessões extraordinárias. Em 2021, a média de comparecimento nas 35 sessões ordinárias e extraordinárias realizadas durante o ano totalizou 96,8%. Os conselheiros Ignacio Cueto, Enrique Cueto, Patrick Horn e Nicolás Eblen compareceram a 100% das sessões e os conselheiros Enrique Ostalé, Sonia Villalobos, Henri Philippe Reichstul, Eduardo Novoa e Alexander Wilcox compareceram a 94,3% das reuniões.

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

Como parte de um processo de autoavaliação, os membros do Conselho de Administração respondem periodicamente a uma avaliação de práticas recomendadas, exigida pela Comissão para o Mercado Financeiro (CMF) do Chile.

96,8%  
foi a média de comparecimento nas sessões ordinárias do Conselho de Administração em 2021.

## Comitê de Diretores

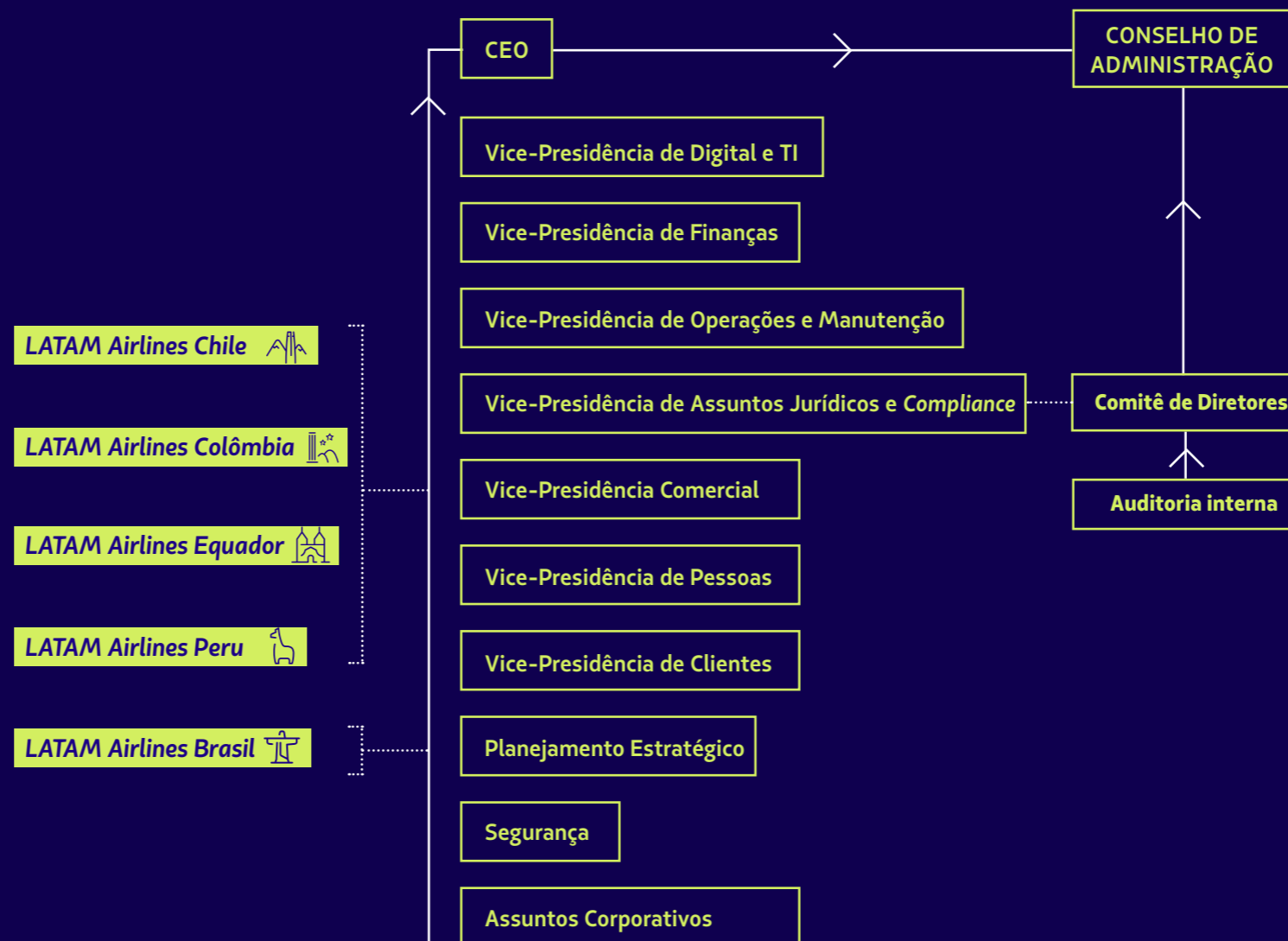
O Comitê de Diretores é composto por membros do Conselho de Administração e as suas funções consistem, especialmente, em analisar e avaliar os relatórios dos auditores externos, balanços e demais demonstrações financeiras, além de propor à Assembleia Geral os nomes dos auditores externos e agências de classificação de risco. O Comitê também funciona como Comitê de Auditoria. Essa composição atende aos requisitos da Lei das Sociedades Anônimas (LSA) do Chile, da Lei Sarbanes-Oxley e das diretrizes da SEC (Securities and Exchange Commission) dos Estados Unidos.

Em 31 de dezembro de 2021, o Comitê era composto por Eduardo

Novoa Castellón, Patrick Horn García e Nicolás Eblen Hirmas. Os três são considerados independentes conforme a seção 10A da Lei da Bolsa de Valores (Securities Exchange Act).

De acordo com a LSA chilena, apenas os dois primeiros possuem *status* de diretores independentes. A referida lei exige a presença de dois membros independentes no Conselho de Administração, ou seja, membros que não possuam vínculos, interesses, dependência econômica, profissional, creditícia ou comercial, de natureza ou volume relevante, com a Sociedade, as demais sociedades do grupo, seu controlador, ou com os principais executivos, além de não ter relações familiares com estes, entre outros aspectos.

## Organograma



### Esfera executiva

A esfera executiva é dividida em quatro grandes áreas: Clientes; Operações; Comercial e Finanças, com uma clara divisão de responsabilidades para execução e acompanhamento da estratégia. Os executivos dessas áreas e quatro vice-presidências (Assuntos Jurídicos e Compliance; Assuntos Corporativos; Digital e TI; e Pessoas) formam um Comitê Executivo, que se reúne semanalmente com o CEO. A área de Planejamento Estratégico apoia o Comitê Executivo e outras vice-presidências participam das reuniões para discutir assuntos específicos.

As áreas de Segurança, Auditoria, Planejamento Estratégico, Assuntos Jurídicos e Compliance, Assuntos Corporativos, Digital e TI, e Pessoas são transversais.

Cada subsidiária conta com um CEO e um grupo de executivos, responsáveis pelas operações.

### Mais informações:

Composição do Conselho de Administração (página 105)

Relatório Anual de Gestão do Comitê de Diretores (página 108)

Principais executivos (página 114)

## Remuneração do Conselho de Administração

As remunerações relatadas correspondem a verbas de assistência mensal ao Conselho de Administração e ao Comitê de Diretores, aprovadas na

Assembleia Geral Ordinária de 20 de abril de 2021. Durante o exercício de 2021, o Conselho de Administração e o Comitê de Diretores não realizaram despesas extras a título de assessoria.

### Remuneração – verbas de 2021 (US\$)

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

### Remuneração – verbas de 2020 (US\$)

Nome	Função	Conselho de Administração	Comitê de Diretores	Subcomitê	Total
Ignacio Cueto Plaza	Presidente	29.328,64	-	8.373,39	<b>37.702,04</b>
Sonia J. S. Villalobos	Conselheira	10.689,95	-	6.425,50	<b>17.115,45</b>
Eduardo Novoa Castellón	Conselheiro	14.664,32	19.552,43	8.373,39	<b>42.590,14</b>
Nicolás Eblen Hirmas	Conselheiro	14.664,32	19.552,43	8.811,67	<b>43.028,42</b>
Patrick Horn García	Conselheiro	14.664,32	19.552,43	5.237,93	<b>39.454,68</b>
Henri Philippe Reichstul	Conselheiro	10.689,95	-	6.970,61	<b>17.660,56</b>
Enrique Miguel Cueto Plaza	Conselheiro	10.967,97	-	6.854,19	<b>17.822,16</b>
Enrique Ostalé Cambiaso	Conselheiro	7.997,93	-	7.507,00	<b>15.504,93</b>
Alexander D. Wilcox	Conselheiro	2.302,68	-	956,81	<b>3.259,49</b>
Juan José Cueto Plaza	Ex-conselheiro	3.696,35	-	1.519,20	<b>5.215,56</b>
Carlos Heller Solari	Ex-conselheiro	1.899,00	-	-	<b>1.899,00</b>
Giles Agutter	Ex-conselheiro	7.294,50	-	2.602,72	<b>9.897,22</b>

## Remuneração de executivos

Em 2021, a remuneração dos executivos totalizou US\$ 19.895.749 (US\$ 19.895.749 por conceito de remuneração e US\$ 0 de participação nos lucros no mês de março). Em 2020, foram pagos US\$ 18.436.960 referentes à remuneração e US\$ 13.343.991 de participação nos lucros, totalizando US\$ 31.780.951 como remuneração bruta total.

O bônus é ativado quando a ação atinge o preço definido para cada ano. Se ele fica acumulado, o pagamento total é duplicado no último ano, desde que a ação alcance o valor planejado. Esse plano de compensação ainda não foi provisionado, pois o preço da ação está abaixo do objetivo definido inicialmente.

## Planos de compensação

Os planos de compensação realizados por meio da outorga de opções de subscrição e integralização de ações do grupo a seus colaboradores são reconhecidos nas Demonstrações Financeiras, conforme as disposições do IFRS 2 “Pagamentos baseados em ações”. Esses planos registram o efeito do valor justo das opções outorgadas sobre a remuneração de forma linear entre a data da concessão das referidas opções e a data em que se tornam irrevogáveis.

- Plano de compensação LP3 (2020-2023): A LATAM adotou um programa para um grupo de executivos com duração até março de 2023 e período de exigibilidade entre outubro de 2020 e março de 2023, que estabelece um percentual de cobrança anual e cumulativo. A metodologia consiste na alocação de unidades considerando metas predefinidas para o valor da ação.

# Diretrizes corporativas



A LATAM Airlines Group S.A. é uma sociedade anônima aberta, registrada na Comissão para o Mercado Financeiro (CMF) do Chile sob o número de registro 306, com ações negociadas na Bolsa de Valores de Santiago, na Bolsa de Valores Eletrônica do Chile e no mercado OTC (*over-the-counter*)

nos Estados Unidos na forma de ADR (*American Depositary Receipt*). **102-5** Seu modelo de governança corporativa está alinhado com as leis do Mercado de Ações (nº 18.045) e das Sociedades Anônimas (nº 18.046), bem como com as regras da CMF, além dos regulamentos dos Estados Unidos, da SEC e das regulamentações específicas dos países nos quais opera.

Uma série de diretrizes corporativas direcionam a conduta dos colaboradores, de acordo com padrões de ética, transparência, *compliance* e integridade, prestação de contas e combate a atos ilícitos (corrupção, suborno, antitruste e lavagem de dinheiro). O Programa de *Compliance*, administrado pela Vice-Presidência de Assuntos Jurídicos e de *Compliance*, conduz os processos de monitoramento e controle, bem como sua evolução contínua. **102-16**

## Treinamento em ética e compliance

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

Em 2021, 84% de todos os colaboradores e 85% dos executivos concluíram com êxito o curso de *e-learning* sobre o Código de Conduta e o teste de conhecimento que avalia a eficácia do treinamento.

Os contratos e pedidos de compra incorporam cláusulas anticorrupção, e os fornecedores são informados sobre os procedimentos relacionados ao aceitarem o Código de Conduta dos Fornecedores.

## TREINAMENTO SOBRE O CÓDIGO DE CONDUTA<sup>1</sup> (%) 205-2

ARGENTINA

29

BRASIL

92

CHILE

74

COLÔMBIA

87

EQUADOR

72

ESTADOS UNIDOS

82

PERU

75

OUTROS

67

MÉDIA LATAM

84

1 Percentual anual de colaboradores do grupo que recebem treinamento sobre o Código de Conduta em cada país no qual a LATAM opera. O cálculo é feito sobre o total de colaboradores, incluindo aqueles que não podem participar desse tipo de treinamento, como os que se ausentam do trabalho por invalidez prolongada.

## Mais informações:

Diretrizes de governança corporativa



## Canal de Ética

O Canal de Ética recebe denúncias sobre violações de leis e regulamentos internos, como descumprimento do Código de Conduta, irregularidades trabalhistas, discriminação, assédio moral e sexual, fraude, corrupção e suborno, entre outros. O canal garante a confidencialidade das informações e é administrado por um fornecedor externo

especializado, que realiza a avaliação inicial de todos os registros. Quando necessário, os casos são encaminhados ao Comitê de Administração do Código de Conduta de cada país (composto por representantes de diferentes áreas), que é responsável por adotar as medidas necessárias. [102-17](#)

### **Transações com partes relacionadas**

A LATAM conta com uma Política de Controle de Operações com Partes Relacionadas aplicável à controladora, todas as subsidiárias, todos os membros do grupo LATAM, bem como seus conselheiros e colaboradores. A política estabelece que essas operações devem ser realizadas de acordo com a lei, em condições de mercado, tendo como foco a contribuição ao interesse social. O documento também estabelece os casos em que é aceitável submeter tais operações à avaliação do Comitê de Diretores e à aprovação do Conselho de Administração ou da Assembleia Geral, conforme definição jurídica.

As Demonstrações Financeiras Consolidadas do exercício social de 31 de dezembro de 2021 relatam as operações realizadas em 2021 entre a LATAM e suas subsidiárias. Para mais

informações, consulte a [nota 33](#) das Demonstrações Financeiras.

### **Contribuições políticas**

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

### **Relacionamento com autoridades**

O setor de aviação é regulado e supervisionado pelas diferentes autoridades aeronáuticas de cada país no qual o grupo opera. Os princípios de ética e integridade definem a relação da LATAM com esses órgãos e demais entidades reguladoras, e todas as reuniões realizadas

com seus representantes são registradas em uma plataforma monitorada pela área de Compliance. [102-40](#)

### **Participação em associações**

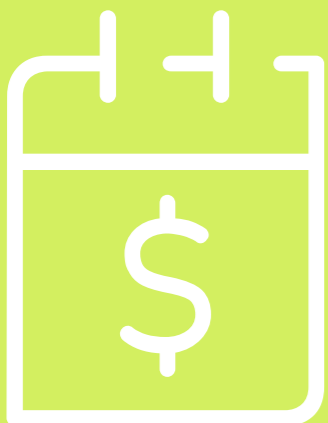
A LATAM mantém um diálogo permanente com organizações setoriais, bem como com órgãos públicos e reguladores, buscando definir estratégias e caminhos que possam beneficiar não só a organização, mas a indústria aérea e a sociedade.

#### **Mais informações:**

Marco regulatório  
(página 117)

Participação em  
associações  
(página 116)

# Política de Financiamento



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

Durante o ano de 2021, dentro do processo de reorganização sob o Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos em que se encontra, a LATAM obteve a Tranche B do financiamento DIP (*debtor in possession*) por US\$ 750 milhões com vencimento em 8 de dezembro de 2022. Esse valor, somado aos US\$ 2,45 bilhões que o grupo já tinha desde 2020, totaliza US\$ 3,2 bilhões. Destes, US\$ 1,95 bilhão foram sacados em 31 de dezembro de 2020, com US\$ 1,25 bilhão ainda disponíveis para saque. Dessa forma, o grupo conseguiu fortalecer sua atuação.

Recentemente, em 14 de março de 2022, a LATAM apresentou uma nova proposta de financiamento DIP, formada por um grupo de financiadores que considera a prorrogação do prazo de vencimento das três tranches do

contrato DIP, até 8 de agosto de 2022 com possibilidade de extensão. Esta proposta foi aprovada pelo tribunal em 15 de março de 2022.

Adicionalmente, o grupo contava com uma linha comprometida com um consórcio de 12 bancos por US\$ 600 milhões no início do exercício (*Revolving Credit Facility* – RCF). Essa linha é assegurada por garantias compostas por aeronaves, motores e peças sobressalentes em geral. Durante o ano, a LATAM manteve 100% dessa linha rotativa.

Neste ano, assim como no anterior, a LATAM reduziu a maior parte de seus investimentos recorrentes, que usualmente correspondem a programas de aquisição de frotas. Normalmente, a LATAM financia entre 70% e 85% do valor dos ativos com empréstimos bancários, títulos garantidos por agências de promoção de exportações ou com empréstimos comerciais, investimentos de capital ou recursos próprios. Os prazos de pagamento das diferentes estruturas de financiamento de aeronaves são em sua maioria de 12 anos. Além disso, a LATAM contrata um percentual significativo de seus compromissos de compra de frota por meio de arrendamentos operacionais como fonte adicional de financiamento.

Durante 2021, a LATAM concentrou seus recursos na manutenção da operação e no ajuste do tamanho da frota de acordo com a demanda atual e a demanda projetada para os próximos anos, levando em consideração a pandemia global. Nesse sentido, dentro do processo de reorganização em que se encontra, a LATAM tem direcionado esforços à reestruturação dos contratos de frota, conseguindo reduzir as obrigações de pagamento durante o exercício e

**O grupo reestruturou seus contratos de frota para 2021 e anos seguintes**

estendendo por mais alguns anos as obrigações que estão prestes a vencer.

Um dos principais objetivos da Política de Financiamento é garantir um perfil estável de vencimento da dívida e compromissos de arrendamento, incluindo pagamentos de serviço da dívida e arrendamento de frota que sejam consistentes com a geração de caixa operacional projetada da LATAM, considerando o efeito que a pandemia causa sobre ela.

# Política de Risco de Mercado



Devido à natureza de suas operações, a LATAM Airlines Group S.A. está exposta a riscos de mercado, como: (i) risco de preço de combustível, (ii) risco de taxa de juros e (iii) risco de taxa de câmbio. Para se proteger total ou parcialmente, a LATAM opera com derivativos financeiros, reduzindo os efeitos adversos que esses riscos podem gerar.

A gestão do risco de mercado é realizada de forma abrangente e considera a correlação entre os diversos fatores de mercado aos quais o grupo está exposto. Para poder operar com cada contraparte, a Sociedade deve dispor de uma linha aprovada e um contrato-base assinado.

## Risco de preço do combustível:

A variação nos preços do combustível depende em grande parte da oferta e demanda de petróleo no mundo, das decisões da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), da capacidade de refino mundial, dos níveis de estoques mantidos, da ocorrência ou não de fenômenos climáticos e de fatores geopolíticos. A LATAM adquire combustível para aeronaves denominado querosene de aviação ou *jet fuel*. Para a execução dos *hedges* de combustível, há um índice de referência no mercado internacional para este ativo subjacente, que é o Jet Fuel 54 US Gulf Coast, utilizado majoritariamente pela LATAM Airlines Group S.A. para a realização de *hedge* durante 2021.

A LATAM também realiza *hedge* de NYMEX Heating Oil, cujo subjacente está incluído na Política de Hedge de Risco de Combustível, dada sua alta correlação com o Jet Fuel 54.

A Política de Hedge de Combustíveis estabelece uma faixa mínima e máxima de cobertura para o consumo de combustível do grupo, com base na capacidade de repasse das variações dos preços dos combustíveis para as tarifas, vendas antecipadas e

cenário competitivo. Além disso, essa Política estabelece áreas de cobertura, orçamentos de prêmios e outras restrições estratégicas, que são avaliadas periodicamente e apresentadas ao Comitê de Finanças da LATAM.

Em relação aos instrumentos para *hedge* de combustível, a Política permite a contratação de *swaps* e opções combinadas apenas para fins de *hedge*, e não permite a venda de opções em termos líquidos.



**Risco de taxa de juros dos fluxos de caixa:**

A variação das taxas de juros depende fortemente do estado da economia mundial. Uma melhoria nas perspectivas econômicas de longo prazo favorece as taxas de longo prazo, enquanto uma queda provoca sua baixa devido aos efeitos do mercado.

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

A incerteza existente sobre o comportamento do mercado e dos governos e, portanto, sobre as possíveis variações da taxa de juros indica que existe um risco associado à dívida da LATAM sujeita a juros variáveis, com os investimentos que mantém e com as novas emissões que o grupo poderia realizar. O risco das taxas de juros da dívida atual se materializa no impacto nos fluxos de caixa futuros, associados a instrumentos financeiros devido à flutuação das taxas de juros. Desta forma, uma taxa de juros mais alta pode significar um fluxo de caixa maior de pagamentos de juros e vice-versa.

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

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

Em 31 de dezembro de 2021, a LATAM não mantinha contratos de derivativos de taxa de juros atuais. Essas posições foram encerradas antecipadamente pelas respectivas contrapartes, uma vez que o grupo entrou no processo de reorganização do Capítulo 11.

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

O risco de fluxo é gerado de forma consequente à posição líquida de receitas e despesas em moeda diferente do dólar norte-americano. A LATAM vende seus serviços em dólares norte-americanos, em moedas locais e a preços indexados ao dólar norte-americano. No negócio de passageiros internacionais, a maioria das tarifas depende do dólar

**A moeda funcional utilizada pela Sociedade controladora é o dólar norte-americano**

norte-americano e, em menor escala, do euro. Nos negócios domésticos, a maioria das taxas é apresentada em moeda local, sem qualquer tipo de indexação ao dólar, exceto

para negócios domésticos no Peru e Equador, para os quais tanto as taxas quanto as vendas ocorrem em dólares. Por outro lado, algumas despesas do grupo são denominadas em dólares norte-americanos ou equivalentes em dólares norte-americanos, sobretudo custos de combustível, taxas aeronáuticas, aluguel de aeronaves, seguros, componentes e acessórios de aeronaves. Outras despesas, como remuneração, são denominadas em moedas locais.

Como resultado do que foi apresentado, a LATAM está exposta a flutuações em diversas moedas, principalmente o real brasileiro. A LATAM Airlines Group S.A. não cobriu a exposição ao risco cambial do real brasileiro durante 2021.

Por outro lado, o risco de balanço surge 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. Embora

a LATAM possa celebrar contratos de derivativos de *hedge* visando proteger o impacto de uma possível valorização ou desvalorização das moedas em relação à moeda funcional utilizada pela sociedade controladora, a LATAM não realizou *hedge* para cobrir o risco do balanço patrimonial durante 2021.

O principal fator de descasamento ocorre na empresa TAM S.A., cuja moeda funcional é o real brasileiro. Grande parte de seus passivos são expressos em dólar norte-americano, porém, seus ativos são expressos em moeda local. Em 31 de dezembro de 2021, a posição passiva da TAM S.A. superou a ativa em US\$ 535 milhões.



# Política Financeira



A Diretoria de Finanças Corporativas é responsável pela gestão da Política Financeira da Sociedade.

Essa política permite responder com eficácia a alterações de condições externas ao funcionamento normal do negócio e, dessa forma, manter e antecipar um fluxo de fundos estável para assegurar a continuidade das operações e o cumprimento das obrigações financeiras.

Adicionalmente, o Comitê de Finanças, formado pelo Vice-Presidente Executivo e pelos membros do Conselho de Administração da LATAM, reúne-se periodicamente para analisar e propor ao Conselho a aprovação de assuntos não regulados pela Política Financeira. A Política Financeira da LATAM Airlines Group S.A. busca os objetivos a seguir:

- Preservar e manter níveis adequados de caixa para garantir as necessidades da operação, sustentar o crescimento e cumprir as obrigações financeiras do grupo.
- Manter um nível adequado de linhas de crédito com bancos locais e estrangeiros para acessar liquidez adicional em caso de contingências.
- Manter um nível ideal de endividamento, diversificar as fontes de financiamento, gerenciar o perfil de vencimento da dívida e minimizar os custos de financiamento.
- Rentabilizar os excedentes de caixa por meio de investimentos financeiros que garantam risco e liquidez consistentes com a Política de Investimentos Financeiros.
- Reduzir o impacto de riscos de mercado, como variações nos preços do combustível, taxas de câmbio e taxas de juros sobre a margem líquida e posição de caixa do grupo.
- Gerir o risco de contraparte, por meio da diversificação e limites de investimentos e operações com contrapartes.
- Manter sempre visibilidade da situação financeira projetada a longo prazo do grupo, de modo a antecipar situações de baixa liquidez, deterioração dos índices financeiros comprometidos com agências de *rating* etc.
- A Política Financeira estabelece diretrizes e restrições para a gestão das operações de Liquidez e Investimento Financeiro, Atividades de Financiamento e Gestão de Risco de Mercado.

# Política de Liquidez e Investimento Financeiro



A LATAM busca manter uma posição de liquidez adequada com o objetivo de se proteger contra possíveis choques externos e a volatilidade e os ciclos inerentes ao setor. Nesse sentido, encerrou o exercício de 2019 com liquidez adequada, contando em dezembro de 2019 com um índice de liquidez de 19,7% sobre o total de receitas dos últimos 12 meses.

Essa liquidez considerou o caixa disponível e investimentos líquidos de curto prazo, além de uma linha de crédito rotativo (RCF, conforme a sigla em inglês para revolving credit facility), comprometida no valor total de US\$ 600 milhões com 12 instituições financeiras, tanto locais quanto internacionais.

Durante o ano de 2020, em consequência da pandemia provocada pela covid-19, a indústria aérea em geral foi seriamente afetada. Em particular, a arrecadação com as vendas aos passageiros caiu acentuadamente, enquanto os pedidos de reembolso aumentaram. Para lidar com a situação, no primeiro momento, a LATAM repassou o RCF por completo entre os meses de março e abril.

Posteriormente, em 26 de maio de 2020, a LATAM Airlines Group S.A. e algumas de suas subsidiárias se valeram do processo de reorganização judicial estabelecido no Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos. Em 9 de

julho, a LATAM Airlines Brasil e outras subsidiárias do grupo aderiram ao mesmo mecanismo. Nesse processo, a LATAM obteve financiamento conhecido como *debtor in possession* (DIP), que tem a característica de conceder aos seus credores prioridade de pagamento sobre as demais obrigações não garantidas do grupo. Em 8 de outubro de 2020, a LATAM encerrou o DIP, que tem uma linha comprometida de US\$ 2.450 milhões com diferentes investidores. Nesse mesmo dia, recebeu o primeiro repasse de US\$ 1,15 bilhão, ficando desta linha US\$ 1,3 bilhão comprometidos e disponíveis para serem repassados conforme as necessidades do grupo no fim do exercício. Medido como caixa mais DIP disponível como percentual da receita total de 2020, a LATAM encerrou o exercício com um indicador de liquidez de 68%.

Ao longo do ano de 2021, a LATAM Airlines Group S.A. e suas afiliadas continuaram a arquivar o processo de reorganização do Capítulo 11 e, conseqüentemente, continuaram a movimentar fundos DIP, totalizando US\$ 800 milhões durante o ano. Da mesma forma, em 18 de outubro de 2021, o Tribunal do Distrito Sul de Nova York aprovou a moção para financiar a Tranche B do financiamento DIP apresentada pela LATAM no valor de US\$ 750 milhões.

O principal objetivo do financiamento desta tranche foi reduzir o custo médio de todo o DIP, além de ajudar a fortalecer ainda mais a liquidez do grupo. Descontando os valores sacados e somando os US\$ 750 milhões incrementais, ao fim do ano a LATAM fechou quantias do DIP disponíveis de US\$ 1,25 bilhão. Somando o caixa do grupo, a LATAM fechou com liquidez total de US\$ 2,29 bilhões e com indicador de liquidez de 45%.

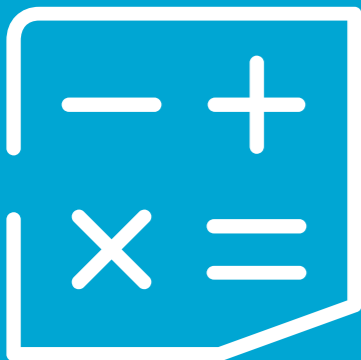
No que se refere à Política de Investimentos Financeiros, seu objetivo é centralizar as decisões de investimento de forma a otimizar a rentabilidade, ajustada ao risco cambial, sujeita a manter um nível adequado de segurança e liquidez. Adicionalmente, procura gerir o risco através da diversificação 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. Além disso, o processo do Capítulo 11, em seu parágrafo 345(b), regulamenta a liquidez de caixa das empresas na reorganização. Em cumprimento a essa regulamentação, no fim do exercício, a LATAM manteve a maior parte de seus depósitos em bancos depositários autorizados (*authorized depository banks*) pelo agente fiduciário do Distrito Sul de Nova York do Tribunal de Falências dos Estados Unidos.

# Nosso negócio

## Neste capítulo

- 44 Contexto setorial
- 45 Resultados financeiros
- 48 Reorganização financeira
- 49 Informações sobre ações
- 50 Plano de investimento

# Contexto setorial



Visando analisar o ambiente econômico no qual a Sociedade está inserida, a seguir é apresentada uma breve explicação sobre a situação e evolução das principais economias que a afetam, considerando os contextos nacional, regional e global.

Em meio à disseminação da nova variante ômicron da covid-19 e a significativas pressões inflacionárias, a economia global iniciou 2022 em uma posição mais frágil do que era esperado. Por um lado, a variante ômicron levou alguns países a impor novamente certas restrições de mobilidade, por outro, as rupturas na cadeia logística e o aumento dos preços do petróleo e da energia geraram altos níveis de inflação, que afetaram sobretudo os Estados Unidos e as economias emergentes e em desenvolvimento. Segundo o Fundo Monetário Internacional (FMI), as pressões inflacionárias devem durar mais que o inicialmente previsto, em função da continuidade das rupturas na cadeia logística e dos altos preços de energia projetados para 2022. A perspectiva é que haja uma redução gradativa ao longo do ano à medida que a relação entre oferta e demanda se reequilibre e que políticas monetárias sejam implementadas nas principais economias.

Adicionalmente, o conflito na Ucrânia e seus efeitos na oferta de petróleo e seus efeitos na oferta de petróleo impulsionaram uma forte alta nos preços dos combustíveis, o que pode impactar de forma significativa as pressões inflacionárias ao redor do mundo.

Em consonância com o ambiente econômico desafiador em todo o mundo, as projeções mais recentes do FMI indicam uma baixa transversal nas diferentes economias em decorrência de outros fatores, como a retirada antecipada de estímulos fiscais – principalmente nos Estados Unidos –, interrupções na cadeia logística, disseminação da variante ômicron e instabilidade do setor imobiliário na China. Na estimativa divulgada em janeiro de 2022, o FMI previu um crescimento da economia mundial de 5,9% para 2021, de 4,4% para 2022 (0,5 ponto percentual abaixo do estimado anteriormente) e de 3,8% para 2023.

Na mesma estimativa de janeiro de 2022, o FMI projetou crescimento de 4,0% para a economia norte-americana em 2022. A queda de 0,6 p.p. em relação à estimativa anterior, de outubro de 2021, se deve à retirada antecipada das políticas monetárias e à continuidade das rupturas na cadeia logística. Para 2023, segundo o FMI, a economia do país deve crescer 2,6%, aumento de

0,4 p.p. em comparação à projeção anterior. O FMI também revisou suas projeções de crescimento para a economia europeia: 3,9% em 2022 (redução de 0,4 p.p. em relação à estimativa anterior) e 2,5% em 2023, aumento de 0,5 p.p. em comparação à projeção de outubro.

Para a América Latina e Caribe, o órgão previu crescimento de 2,4% em 2022 (queda de 0,6 p.p. em relação à estimativa anterior) e de 2,6% em 2023. No Brasil, espera-se que a economia cresça 0,3% em 2022, redução de 1,2 p.p. em comparação com a última projeção. No Chile, em seu último Relatório de Política Monetária (Ipom, na sigla em espanhol), de dezembro de 2021, o Banco Central do país previu expansão da economia entre 1,5% e 2,5% em 2022.

#### Mais informações:

Marco regulatório  
(página 117)

Fatos relevantes  
(página 125)

# Resultados financeiros



Em 31 de dezembro de 2021, a controladora registrou prejuízo de MUS\$ 4.647.491, o que representa uma variação negativa de MUS\$ 101.604 em relação ao prejuízo de MUS\$ 4.545.887 no mesmo período do ano anterior. A margem líquida atingiu -90,9% em 2021 e -104,9% em 2020.

O resultado operacional dos doze meses de 2021 totalizou um prejuízo de MUS\$ 1.119.277, uma redução de 32,8% em relação ao prejuízo em 31 de dezembro de 2020, de MUS\$ 1.665.288. A margem operacional atingiu -21,9%, 16,5 pontos percentuais acima da margem de -38,4% em 31 de dezembro de 2020.

As receitas operacionais do ano aumentaram 17,9% em relação ao mesmo período de 2020, alcançando MUS\$ 5.111.346. O resultado se deve, especialmente, ao aumento de 23,2% nas receitas de passageiros e de 27,4% nas receitas de carga, enquanto as outras receitas diminuíram 44,7%. O impacto da desvalorização do real representou uma receita ordinária US\$ 40 milhões mais baixa.

Em junho de 2020, foi anunciada a interrupção das operações da LATAM

Airlines Argentina S.A. por tempo indeterminado, como consequência do contexto específico do setor aéreo no país, agravado pela pandemia de covid-19. A LATAM deixou de operar 12 destinos domésticos. No fim do exercício de 2020, a LATAM Airlines Argentina S.A. apresentou receitas operacionais de US\$ 50 milhões em sua demonstração de resultado individual.

As receitas de passageiros atingiram MUS\$ 3.342.381, o que, em comparação com MUS\$ 2.713.774 de 2020, representou um aumento de 23,2%. O resultado se deve ao aumento de 18,0% na demanda medida em RPK (receita por passageiro-quilômetro) e de 4,3% nos *yields* em relação ao ano anterior, enquanto a taxa de ocupação apresentou uma variação negativa de 2,0 p.p. em relação a 2020. Por outro lado, o RASK (receitas por ASK – assentos disponíveis por quilômetro) cresceu 1,4%, reflexo da recuperação da demanda após a liberação das quarentenas e das restrições de viagens no segundo semestre de 2021.

Em 31 de dezembro de 2021, a receita de carga atingiu MUS\$ 1.541.634, aumento de 27,4% em relação a 2020. Apesar da queda de 1,4% no tráfego medido em RTK, os *yields* cresceram 29,2% devido, principalmente, a um forte cenário de importação e exportação.

O item “Outras receitas” apresentou redução de MUS\$ 183.671, especialmente em função da queda nos serviços de turismo e sublocação de aeronaves em MUS\$ 55.990, das indenizações pelo cancelamento da compra de quatro aeronaves A350 da Delta Air Lines Inc. (MUS\$ 62.000) e pela devolução antecipada de aeronaves arrendadas à Qatar Airways (MUS\$ 9.240), ambas no segundo trimestre de 2020, além da variação negativa das receitas recebidas pela indenização da Delta Air Lines Inc., ligada à implementação do JBA (*joint business agreement*) assinado em 2019 em MUS\$ 14.279.

Em 31 de dezembro de 2021, os custos operacionais totalizaram MUS\$ 6.230.623, o que, em comparação com 2020, representou um custo mais alto em MUS\$ 230.666, aumento de 3,8%, enquanto o custo unitário por ASK diminuiu 14,5%. Adicionalmente, o impacto da desvalorização do real nesse item reduziu os custos em aproximadamente US\$ 38 milhões. As variações por item são explicadas a seguir:

a) O valor de remuneração e dos benefícios aumentou MUS\$ 79.839 por conta do crescimento de despesas reconhecidas de bônus de desempenho que haviam sido suspensos no

exercício de 2020 e foi parcialmente compensado por uma queda de 18% na média da folha de pagamento em relação ao ano anterior.

b) O combustível aumentou 42,3%, equivalente a MUS\$ 442.433. Esse aumento corresponde, sobretudo, a preços médios sem cobertura 25,4% maiores e ao crescimento de 15,5% no consumo medido em galões. Durante 2021, a LATAM reconheceu um lucro de MUS\$ 10.100 para *hedge* de combustível, em comparação com o prejuízo de MUS\$ 14.316 nos doze meses de 2020.

c) As comissões apresentam uma redução de MUS\$ 2.701, produto do aumento durante 2021 das vendas diretas em agências próprias e mídia digital.

d) A depreciação e a amortização diminuíram em MUS\$ 223.992, variação justificada, principalmente, por uma frota média menor durante 2021 e as baixas realizadas no ano anterior decorrentes da antecipação dos prazos dos projetos de TI que resultaram na implantação da plataforma digital LATAM XP.

e) Outros arrendamentos e taxas de desembarque aumentaram MUS\$ 35.183, principalmente nos custos de serviços

de assistência em terra, impactados pela recuperação da operação durante o segundo semestre de 2021 e compensados por menores custos com taxas aeroportuárias.

f) Os serviços de passageiros diminuíram em MUS\$ 20.325, o que representa uma variação de 20,8%, explicada principalmente pelas restrições ao serviço de bordo, impostas em função da pandemia da covid-19, e da redução dos custos de atendimento a clientes em contingências.

g) O arrendamento de aeronaves apresenta custos de MUS\$ 120.630. Desde o segundo trimestre de 2021, os arrendamentos operacionais de aeronaves são registrados na modalidade variável, como consequência dos diferentes acordos firmados pelo grupo.

O arrendamento de aeronaves inclui os custos associados aos pagamentos de arrendamento com base em horas de voo (PBH) para contratos que foram modificados incorporando essa estrutura. Nesses contratos, que incluem pagamentos variáveis no início do período com base em horas de voo (PBH) e parcelas fixas posteriores, foram reconhecidos valores de ativo por direito de uso e de passivo de arrendamento na data da alteração

do contrato. Esses valores continuam sendo amortizados linearmente pelo prazo do arrendamento a partir da data de alteração do contrato, ainda que o prazo de pagamento definido inicialmente fosse variável. Consequentemente, e pela aplicação da política contábil de arrendamentos, o resultado do exercício inclui tanto o gasto de arrendamento com pagamentos variáveis (arrendamento de aeronaves) quanto o gasto resultante da amortização do direito de uso incluído na linha de depreciação e os juros do passivo de arrendamento.

h) Os custos de manutenção aumentaram MUS\$ 61.356, o que equivale a 13,0%, sobretudo devido ao crescimento da operação no segundo semestre.

i) Outros custos operacionais apresentam uma redução de MUS\$ 261.757, principalmente devido ao efeito de ajustes nas estimativas de inadimplência e procedimentos tributários, trabalhistas e cíveis.

As receitas financeiras totalizaram MUS\$ 21.107, uma redução de MUS\$ 29.290 em relação aos MUS\$ 50.397, de 2020, apesar de o grupo ter apresentado níveis de caixa mais altos na comparação por semestre com o mesmo período do ano anterior.



Isso se deve às limitações impostas pelo Capítulo 11 sobre a gestão de caixa do grupo, que obrigam a manutenção de 70% do caixa em bancos autorizados.

Os custos financeiros aumentaram 37,2%, totalizando MUS\$ 805.544 em 31 de dezembro de 2021. Os repasses do financiamento DIP (*debtor in possession*) no quarto trimestre de 2020 e em junho, novembro e dezembro de

2021 aumentaram em US\$ 1,95 bilhão a dívida, com uma taxa de juros mais alta, o que aumentou para US\$ 330 milhões os juros acumulados.

Outras receitas/custos em 31 de dezembro de 2021 registram uma variação positiva de MUS\$ 723.360. A contingência gerada pela pandemia de covid-19 afetou as operações do grupo e gerou indícios de redução do valor recuperável (*impairment*), o que exigiu a realização de teste de imparidade e resultou na redução de US\$ 1,72 bilhão no ágio total. Desse valor, US\$ 37 milhões correspondem à baixa de slots aeroportuários e US\$ 1,34 bilhão a contratos de *hedge* de combustível no valor de US\$ 81 milhões, que ocasionaram prejuízo no primeiro trimestre de 2020, compensados parcialmente por maiores custos de reorganização em 2021.

Na demonstração consolidada da situação financeira da TAM S.A. e suas filiais, os principais itens que causaram a perda de MUS\$ 3.973 por diferenças cambiais em 31 de dezembro de 2021 são as seguintes: Outros passivos financeiros, perda de MUS\$ 5.779 decorrente de empréstimos e arrendamentos financeiros para aquisição de frota denominados em dólares; lucro líquido de contas a receber e a pagar a terceiros de MUS\$ 17.970

e perda líquida de contas a receber e a pagar a terceiros de MUS\$ 27.187. Os demais itens de ativos e passivos líquidos geraram um lucro de MUS\$ 11.023.

Valor econômico direto gerado e distribuído (US\$ mil) – 2021 <sup>201-1</sup>	
Receitas	5.111.346
Bens adquiridos de terceiros	(4.023.307)
Valor econômico bruto	1.088.039
Retenções	(1.165.394)
Valor econômico líquido	(77.355)
Valor econômico recebido em transferência	21.107
Valor econômico gerado	(56.248)
Valor econômico distribuído	(4.591.243)
Distribuição de valor econômico	
Salários e benefícios	(1.041.899)
Impostos e contribuições	(568.935)
Fornecedores de capital	(2.986.037)
Juros sobre o capital próprio e dividendos	0
Juros minoritário	5.651
Investimentos sociais	(23)
Valor econômico retido	(4.647.491)



## Retrato rápido

Indicadores financeiros (US\$ mil) <sup>102-7</sup>	2019	2020	2021
Receitas operacionais	10.430.927	4.334.668	5.111.346
Despesas operacionais	(9.689.325)	(5.999.957)	(6.230.623)
Resultado operacional	741.602	-1.665.289	(1.119.277)
Margem operacional	7,1%	-38,4%	-21,9%
Lucro líquido	190.430	-4.545.887	-4.647.142
Margem líquida	1,8%	-104,9%	-90,9%
Ebitda	2.211.578	-275.903	46.117
Margem Ebitda	21,2%	-6,4%	0,9%
Caixa e equivalentes de caixa <sup>2</sup> /Receitas de 12 meses anteriores	19,7%	39,0%	20,5%
Alavancagem <sup>2</sup>	4,0x	NS	NS

NS: não significativo.

1 Inclui linha de crédito rotativo.

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

### Mais informações:

Fatores de risco  
(página 143)

# Reorganização financeira da LATAM

## CONTEXTO E PRINCIPAIS ETAPAS

# 2020

📋 **Medidas de adequação da capacidade à demanda**

📅 **Redução da estrutura de custos**

**Pandemia, cenário desafiador**

**Fechamento de fronteiras**

**Queda rápida no tráfego aéreo global**

**Desaceleração da economia**

**26 DE MAIO**

A LATAM Airlines Group S.A. e as suas filiais no Chile, no Peru, na Colômbia, no Equador e nos Estados Unidos aderem ao Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos; em 9 de julho a LATAM Airlines Brasil e suas filiais se incorporam ao processo

**Capítulo 11**

Seção da lei dos EUA que possibilita a uma empresa com dificuldades financeiras continuar operando e se organizar sem que haja pressão imediata dos credores enquanto negocia um plano para o pagamento de suas dívidas

**19 DE SETEMBRO**

O Tribunal de Falências dos Estados Unidos aprova o financiamento DIP (debtor in possession), com duas parcelas: A (US\$ 1,3 bilhão) e C (US\$ 1,15 bilhão)

**Financiamento DIP**

Mecanismo de captação de recursos que confere prioridade aos seus credores sobre outras obrigações não garantidas da empresa

**8 DE OUTUBRO**

A LATAM anuncia o primeiro repasse do financiamento DIP no valor total de US\$ 1,15 bilhão, correspondente à metade do valor disponível naquela data

**6 DE NOVEMBRO**

O fundo Toesca Deuda Privada DIP LATAM, que inclui alguns acionistas minoritários, se compromete com US\$ 150 milhões para o financiamento DIP

# 2021

✅ **Etapas intermediárias de definição do Plano de Reorganização**

**9 DE SETEMBRO**

A LATAM publica seu plano de negócios (business plan) de 5 anos, que inclui os principais números operacionais e financeiros até 2026 e constitui um elemento relevante para o Plano de Reorganização e a trajetória futura

**18 DE OUTUBRO**

O Tribunal dos EUA aprova a parcela B do financiamento DIP por US\$ 750 milhões e em melhores condições de mercado em relação às parcelas anteriores, ampliando a liquidez do grupo

**26 DE NOVEMBRO**

A LATAM apresenta seu Plano de Reorganização ao Tribunal nos Estados Unidos dentro do prazo legal de direito exclusivo

**Características do plano:**

- Oferece uma saída do Capítulo 11 por meio de um amplo acordo com credores e principais acionistas
- Propõe a injeção de até aproximadamente US\$ 8,19 bilhões em novos recursos, por meio de uma combinação de aumento de capital, bônus conversíveis e dívida, atendendo, assim, às leis dos Estados Unidos e do Chile

# 2022

**12 DE JANEIRO**

A LATAM anuncia a assinatura de Acordos de Apoio para o Plano de Reorganização com seus credores e principais acionistas

**14 DE MARÇO**

A LATAM apresenta uma versão revisada de sua proposta de financiamento DIP, com ajustes que incluem a prorrogação, até 8 de agosto de 2022, das datas de vencimento das três parcelas predefinidas, com possibilidade de prorrogação. Essa proposta foi posteriormente aprovada pelo tribunal em 15 de março de 2022

**15 DE MARÇO**

O Tribunal dos Estados Unidos aprova o acordo de backstop da LATAM com um grupo de credores e acionistas em apoio ao plano de reorganização e financiamento proposto pela LATAM

**21 DE MARÇO**

O Tribunal aprova a Declaração de Divulgação (Disclosure Statement), autorizando o grupo a buscar aprovação do Plano de Reorganização pelos credores



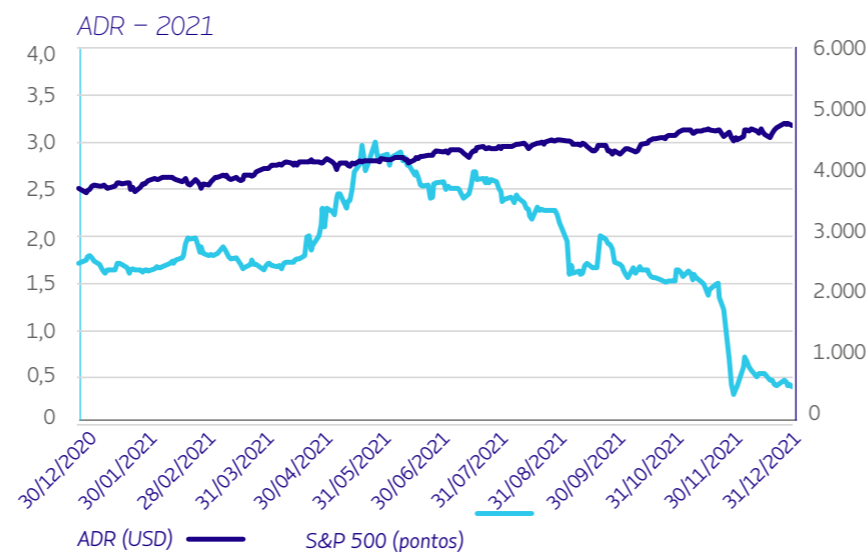
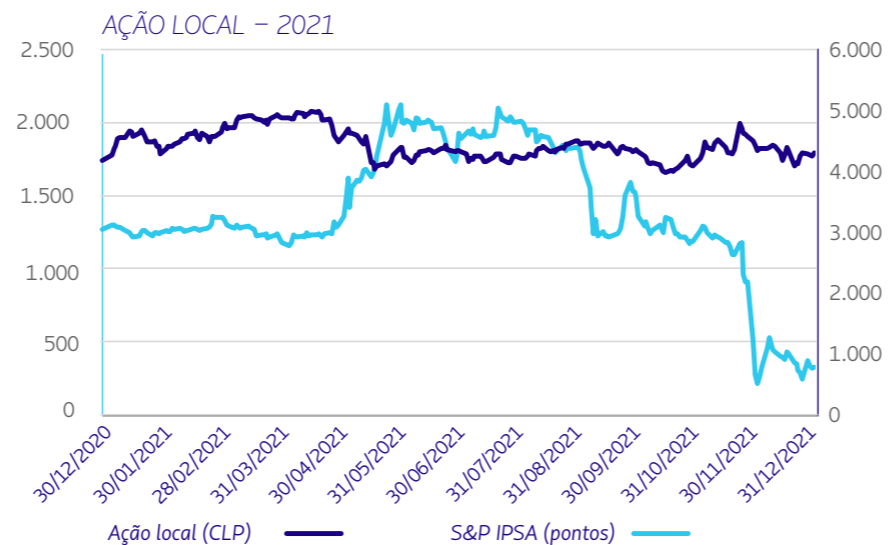
# Informações sobre ações



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

Com a adesão da LATAM ao Capítulo 11, seu programa de ADR (American Depositary Receipt) deixou de ser negociado na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE). Desde então, a negociação dos ADR da LATAM nos Estados Unidos é

feita no mercado OTC (over-the-counter). A apresentação da série de preços dos ADR (e seu retorno anual) considera os valores praticados na NYSE e, a partir da saída da bolsa em 10 de julho de 2020, os registrados no mercado OTC.



Retorno anual			
-76,02%	26,89%	-74,23%	3,14%
ADR	S&P 500	Ação local	S&P IPSA

Volumes negociados por trimestre – ações locais (Bolsa de Valores de Santiago)			
2021	Nº de ações negociadas	Preço médio (CLP)	Valor total (milhões de CLP)
Primeiro trimestre	7.867.477	1.267	9.967
Segundo trimestre	4.325.175	1.630	7.050
Terceiro trimestre	4.458.633	1.755	7.824
Quarto trimestre	14.297.175	894	12.789

Volumes negociados por trimestre – ADR			
2021	Nº de ações negociadas	Preço médio (USD)	Valor total (milhões de CLP)
Primeiro trimestre	22.999.400	1,74	40,1
Segundo trimestre	53.479.200	2,32	123,9
Terceiro trimestre	26.231.700	2,24	58,8
Quarto trimestre	69.533.200	1,17	81,0

# Plano de investimento



As despesas de capital estão relacionadas à aquisição de aeronaves, equipamentos aeronáuticos, equipamentos de tecnologia da informação, infraestrutura de apoio e financiamento de depósitos antes da entrega. As despesas de capital da LATAM totalizaram US\$ 587,2 milhões em 2021, US\$ 324,3 milhões em 2020 e US\$ 1,27 bilhão em 2019, e as compras de ativos intangíveis totalizaram US\$ 88,5 milhões em 2021, US\$ 75,4 milhões em 2020 e US\$ 140,2 milhões em 2019.

O gráfico a seguir indica as despesas de capital estimadas do grupo para o ano civil de 2022, que estão sujeitas a alterações e podem diferir das despesas de capital reais.

## Despesas de capital estimadas por ano, em 31 de dezembro de 2022 (MM US\$)

Compromissos de frota <sup>1</sup>	534
Pagamentos pré-entrega (PDP) <sup>2</sup>	(27)
Outras despesas <sup>3</sup>	1.067

**1** O valor dos compromissos de frota apresentados inclui todas as entregas comprometidas com estimativas referentes a (i) alterações nas datas programadas de entrega; (ii) conversão de determinados tipos de aeronaves; e (iii) aeronaves que a empresa não espera receber, independentemente de financiamento que venham a apresentar na entrega, e portanto este item representa a soma dos gastos de capital com a aeronave, a venda futura e o *leasing* de retorno (*leaseback*).

**2** Pagamentos pré-entrega feitos pela LATAM ou entradas recebidas pela LATAM após a entrega da aeronave.

**3** Outras despesas incluem estimativas de despesas de capital em motores e peças de reposição, manutenção de frota contabilizada (em balanço), projetos e outros, bem como compras de ativos intangíveis.



# Segurança

Neste capítulo  
52 Prioridade número 1



# Prioridade

## número 1



A melhoria contínua dos procedimentos, o monitoramento constante do desempenho e o engajamento da equipe consolidam a cultura de segurança na empresa.

Os indicadores de segurança de voo, manutenção, operações de carga, atividades em terra e infraestrutura aeroportuária são acompanhados pela Vice-presidência de Segurança, reportados mensalmente ao CEO e integram a pauta do Conselho de Administração.

O valor da segurança é tema constante de campanhas internas de conscientização sobre a importância do comportamento seguro. Também é objeto de uma plataforma *on-line*, que recebe notificações da equipe sobre incidentes e desvios e orienta a construção do mapa de riscos e de planos de ação e melhoria. Em 2021, a plataforma recebeu uma média de 6,17 notificações a cada 100 voos.

6,17

notificações a cada 100 voos na plataforma de relato de incidentes e desvios.

### Sistema de Gestão de Segurança

O sistema é composto por diferentes atividades que permitem acompanhar o desempenho nas diversas áreas da operação, identificar previamente situações de risco e mitigá-las de modo coordenado e rápido, com resultados concretos para a segurança.

A informação que alimenta o sistema provém, principalmente, de relatórios de segurança realizados por colaboradores, sistemas automatizados de informação e auditorias, divididas em três grupos. Há as auditorias internas periódicas, que avaliam o grau de maturidade dos processos operacionais adotados; as

auditorias internas para garantir que todas as filiais cumpram os requisitos da certificação da Auditoria de Segurança Operacional da IATA (IOSA, na sigla em inglês), e as auditorias de recertificação da IOSA, que podem ser bienais, quando realizadas presencialmente, ou anuais no formato remoto. Todas as filiais da LATAM contam com a certificação IOSA desde 2007.

A matriz que classifica os fatores de risco e o grau de criticidade é atualizada periodicamente com base na análise de informações internas do grupo e do histórico mundial do setor de aviação.

A segurança dos passageiros, colaboradores e comunidades é um valor fundamental para a LATAM. Sua gestão se orienta pela Política de Segurança, Qualidade, Saúde e Meio Ambiente, aplicável a todo o grupo, e segue os parâmetros definidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

### **Informação de voo**

Um sistema computacional capta 96,5% dos dados de cada voo realizado e faz o processamento automático para identificar eventuais desvios nos procedimentos operacionais e orientar a manutenção preventiva. As causas dos desvios passam por análise detalhada pelas equipes, que adotam as medidas corretivas.

Nos últimos anos, a melhoria nos processos e o monitoramento constante da frota permitiram reduzir consideravelmente o tempo de recebimento e processamento da informação de voo. Em 2019, quando o intervalo começou a ser medido, 75% dos dados eram processados em até três dias após o voo; em 2021, foi possível processar 93,1% da informação no mesmo prazo. Nos aviões equipados com 3G, os dados são descarregados e processados assim que o voo termina.

Além dos ganhos em agilidade, o sistema também conquistou avanços em cobertura e precisão desde a sua implantação, passando de 1.280 parâmetros medidos por segundo em 2016 para 4 mil em 2021.

As informações alimentam o painel de monitoramento de segurança operacional, que possibilita a leitura em

diferentes segmentações, por exemplo, por rota, aeroporto, frota ou tipo de desvio. Os responsáveis pelas frotas recebem os relatórios semanais.

O painel também permite segmentar a informação de segurança por piloto. Esse tipo de leitura está disponível no *app* Pilot LATAM, no qual o profissional pode ver os detalhes do seu desempenho, os incidentes identificados durante seus voos e os desvios em relação ao planejamento e compará-los ao comportamento médio da frota à qual pertence. A informação é confidencial.

### **Safety II**

Em 2021, a LATAM avançou no conceito Safety II, ou Data Learning Safety (DLS), que consiste em analisar os dados do dia a dia da operação para desenvolver planos de ação e melhoria da segurança operacional, e foi adotado pela empresa de modo pioneiro no setor. Amadureceu, no grupo, a capacidade de recopilar e analisar os dados de diversos fatores e áreas interrelacionadas na operação – como itinerário, manutenção, meteorologia, capacitação, planejamento e fadiga –, de modo a incorporar permanentemente novas fontes de informação sobre aspectos que podem afetar o desempenho operacional.

No fim de 2021, entrou o primeiro módulo do Safety II, um painel de informação sobre procedimentos de aproximação que utiliza e correlaciona diferentes bases de dados, possibilitando a análise das diversas variáveis com potencial de impactar o desempenho.

A ênfase na cultura de dados possibilita ao grupo identificar informações relevantes sobre a operação cruzando

seis fontes diferentes e um total de 65 terabytes de dados gerados anualmente pelos voos, em uma análise inédita e cada vez mais rápida. Atividades de processamento e análise que poderiam demorar semanas ou meses podem ser realizadas hoje em poucos minutos. Em 2022, o foco da LATAM será fortalecer o processo de captura de dados e alimentação das bases e ampliar a capacidade das ferramentas de análise de grandes volumes de informação.



*Manutenção de aeronave em hangar da LATAM.*

## MEDIDAS SANITÁRIAS – COVID-19

- *Uso obrigatório de máscara em todos os voos para passageiros e tripulação*
- *Oferta de álcool gel em todos os voos*
- *Medidas de distanciamento durante embarque e desembarque*
- *Medição de temperatura*
- *Suspensão temporária do serviço de bordo em voos domésticos e de curta duração*
- *Menor interação entre a tripulação e os passageiros em voos de longa duração*
- *Segmentação do transporte de colaboradores para o aeroporto*



### **Segurança aeroportuária**

A LATAM segue parâmetros nacionais e internacionais de segurança aeroportuária e investe na melhoria contínua dos processos para que passageiros e cargas cheguem seguros ao seu destino.

Em 2021, o trabalho se concentrou em três eixos:

- **Adaptação à pandemia:** atendimento às restrições governamentais, com fechamento de fronteiras e adoção de novos protocolos para lidar com passageiros inadmissíveis (pelo não cumprimento das normas sanitárias) e passageiros indisciplinados (que não seguem as orientações obrigatórias);
- **Tecnologia:** atualização e reforço dos sistemas de monitoramento remoto, que complementam as medidas de segurança física e dão suporte ao cumprimento das normas vigentes para a operação; e
- **Definição de padrões:** realização de testes-piloto para o estabelecimento de perfis de passageiros em determinados locais de origem com o objetivo de evitar a incidência recorrente de passageiros inadmissíveis nas cidades-destino.

### **Passageiros disruptivos**

A taxa de passageiros considerados indisciplinados no setor da aviação dobrou de 0,4 a cada 100 mil transportados em 2018 e 2019 para 0,8 em 2021. Do total de indisciplinados, 26% receberam a classificação por não respeitarem as normas e restrições impostas pela pandemia de covid-19, e 18% por problemas relacionados ao consumo excessivo de álcool.

Para apoiar a tripulação a lidar com o tema, a LATAM promoveu uma série de conversas ao longo do ano com a apresentação de ferramentas de abordagem psicológica e reforçou, com reuniões e comunicados, os procedimentos a serem adotados pelas equipes operacionais.



### Plano de Resposta a Emergências

O Plano de Resposta a Emergências define os recursos e profissionais a serem acionados em caso de uma emergência aérea, como um acidente com óbitos, com o objetivo de apoiar os afetados e suas famílias, servir de facilitador no contato com as autoridades aeronáuticas durante a investigação sobre a ocorrência, conduzir a comunicação com os diferentes *stakeholders* e garantir a continuidade da operação.

O plano prevê a ativação de comitês de emergência – nas filiais do grupo no Brasil, no Chile, na Colômbia, no Equador, na Espanha, nos Estados Unidos e no Paraguai –, mesas de trabalho da operação em terra e voluntários.

Anualmente, também são realizados treinamentos e simulados de emergência, que integram a

programação da Semana de Segurança, adaptada atualmente para o formato remoto, e os voluntários que atuam na assistência humanitária recebem capacitação por meio de uma plataforma *on-line*.

Em 2021, mais de 3 mil colaboradores voluntários fizeram a capacitação *on-line* e 270 executivos participaram dos exercícios de emergência.

Mais de  
**3.000**  
colaboradores na  
capacitação online  
do Plano de Resposta  
a Emergências.

### Retrato rápido

	2019	2020	2021
<b>Resposta a emergências</b>			
Integrantes da equipe de emergência	3.787	2.814	2.240
Pessoas capacitadas	1.563	746	3.400



# Compromiso com o futuro

## **Neste capítulo**

- 57 Foco estratégico
- 58 Programa Avião Solidário
- 60 Mudanças climáticas e proteção de ecossistemas
- 66 Economia circular
- 70 Gestão ambiental e ecoeficiência





# Foco estratégico



A LATAM quer ser um agente de promoção do desenvolvimento social, ambiental e econômico da América do Sul. Para isso, mantém-se conectada com as demandas e expectativas das pessoas e atua colaborativamente na busca por soluções coletivas.

Essa é a base da nova estratégia de sustentabilidade do grupo, lançada em 2021. O documento, que reúne uma série de compromissos assumidos, serve de bússola para os avanços nos próximos 30 anos e representa a evolução do trabalho desenvolvido nos últimos anos com o objetivo de responder às necessidades climáticas, sociais e de saúde da região.

Sua construção resultou de um amplo processo de reflexão e autoquestionamento, realizado em 2020 com a participação dos principais grupos de relacionamento estratégico da LATAM. Em mais de 30 encontros no Brasil, Colômbia, Chile, Equador e Peru, a LATAM dialogou com clientes, colaboradores, estudantes, universidades, pesquisadores, especialistas, representantes de organizações não governamentais (ONGs) e entidades de diferentes segmentos produtivos para conhecer suas expectativas, prioridades e visões de futuro. O intercâmbio de ideias possibilitou à LATAM delinear sua contribuição ativa para a construção de uma sociedade mais justa hoje e para as futuras gerações.

Com a nova estratégia, o grupo reforça seu papel como ativo para os países onde opera. As principais iniciativas realizadas pelas operações de passageiros e carga com o objetivo de pôr em prática os compromissos assumidos são detalhadas nas páginas a seguir.

## COMPROMISSOS E METAS

- Ser **carbono neutro** nas operações terrestre e aérea em 2050
- **Compensar 50% das emissões aéreas domésticas até 2030**
- Ser um grupo **zero resíduo a aterro em 2027**
- **Eliminar os plásticos de uso único em toda a operação em 2023**
- **Potencializar o programa Avião Solidário, que coloca a expertise e a conectividade do grupo a serviço da sociedade na América do Sul**

## Esforço de todos

Para engajar a organização nesses compromissos, a LATAM criou o programa Embaixadores de Sustentabilidade, que reúne colaboradores responsáveis por fomentar e divulgar novas iniciativas de sustentabilidade e promover a conscientização e a cultura e estilo de vida sustentáveis.

São 350 embaixadores em 15 países que têm a oportunidade de participar de treinamentos e fóruns para compartilhar conhecimentos e desafios ligados à realização dos programas de sustentabilidade. Eles também contam com um plano de reconhecimento pela participação em cursos de capacitação e atividades de impacto relacionadas à execução da estratégia.

## Mais informações:

Visão de sustentabilidade (página 14)

# Programa Avião Solidário



Com o programa Avião Solidário, criado em 2011, a LATAM Airlines Group S.A. coloca sua estrutura, conectividade e capacidade de transporte de passageiros e carga a serviço da sociedade na América do Sul e de forma gratuita.

São três eixos de atuação: atendimento a necessidades de saúde, fomento à conservação de recursos naturais e apoio em casos de desastres naturais. As atividades potencializadas por convênios e parcerias com diversas organizações, fundações e governos. Essa rede foi ampliada em 2021 com o objetivo de consolidar uma estrutura de apoio mais sólida e focada em mudanças estruturais de longo prazo.

No Brasil, além das parcerias firmadas em 2021 no âmbito do Avião Solidário, a LATAM apoia o trabalho das ONGs Amigos do Bem, Ampara Animal, Alto Arapiuns, Associação Caatinga, Embaixadores da Educação, FAS, Gastromotiva, Gerando Falcões, Instituto Mara Gabrielli, Instituto Tênis, Junior Achievement, Make a Wish, Marcos Rossi, Instituto Rodrigo Mendes e SOS Mata Atlântica.

Além disso, desde 2018, por meio de um convênio com a Casa Civil, a filial cede passagens aéreas para o transporte de refugiados venezuelanos dentro do território brasileiro, e, conforme convênio firmado com o Ministério da Saúde em 2000, transporta gratuitamente órgãos, tecidos e medula óssea no país.

## Rede de convênios e parcerias

	Saúde	Meio ambiente	Desastres
<b>Brasil</b>	Associação Brasileira de Defesa da Mulher, da Infância e da Juventude (Asbrad) Instituto de Apoio ao Queimado (IAQ)	Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama)	Defesa Civil
<b>Chile</b>	Corporação de Apoio à Criança Queimada (COANIQUEM) Fundação América Solidária Fundação DKMS Fundação Futebol Mais Ministério da Saúde Teletón	Ministério do Meio Ambiente Municipalidade da Ilha de Páscoa	Bombeiros do Chile TECHO
<b>Colômbia</b>	América Solidária Centro Regular de Transplantes (CRT) do Instituto Nacional de Saúde Fundação Cardio-Infantil Operação Sorriso	Panthera Colômbia Schooner Bight Ethnic Association	Associação de Bancos de Alimentos da Colômbia
<b>Equador</b>	Cruz Vermelha Instituto Nacional de Doação de Órgãos e Transplantes Operação Sorriso Sociedade da Luta contra o Câncer (Solca)-Hope	Silversea	Cruz Vermelha
<b>Peru</b>	Aliança de Apoio ao Instituto Nacional de Neoplasia (Alinen) Associação de Apoio à Criança Queimada (Aniquem) Banco de Alimentos Operação Sorriso Organização Nacional de Transplante de Órgãos	Turismo Cuida Apeco	Ombro a Ombro

## VALOR COMPARTILHADO: TRÊS FRENTES DE AÇÃO

### Saúde

No fim de 2020, o grupo LATAM colocou-se à disposição dos governos dos países onde mantém operação doméstica para realizar a distribuição gratuita de vacinas para o combate à covid-19 nos territórios nacionais. A experiência do grupo no transporte de produtos farmacêuticos por meio das filiais de carga e as certificações específicas para atuar nesse segmento foram essenciais para que os governos confiassem à empresa a movimentação das vacinas.

Em 2021, foram transportadas quase 208 milhões de vacinas em mais de 2,5 mil embarques no Brasil, Chile, Equador e Peru. A LATAM Airlines Brasil transportou gratuitamente cerca de 180 milhões de doses, 61% do total distribuído por via aérea no país. No Peru, foram mais de 26 milhões, o que representa 9 em cada 10 vacinas transportadas internamente no país.

Além da contribuição ao combate da pandemia, o eixo de atuação em saúde do Avião Solidário registrou outros destaques:

- As filiais no Chile e no Brasil transportaram 911 órgãos e tecidos e 65 células-tronco.
- A LATAM Airlines Equador transportou cargas e equipes médicas da organização Solca para a inauguração da unidade oncológica em Galápagos, hospital que faz atendimento em ginecologia com foco na prevenção e detecção de câncer de colo de útero e mamas no Equador.
- Apoio à campanha “Pedalamos por um Sorriso”, na Colômbia, que documentou o caminho de mais de mil quilômetros percorrido por seis ciclistas de Bogotá a Riohacha com o objetivo de arrecadar fundos para a organização médica Operação Sorriso. A LATAM Airlines Colômbia é uma parceira histórica dessa organização, que presta atendimento especializado a crianças com fissura palatal. Desde o início da parceria – em 2009 no Peru e em 2012 na Colômbia –, a LATAM transporta equipes médicas e de voluntários para as campanhas de avaliação, operação e reabilitação, que beneficiaram mais de 6 mil crianças com cirurgias nos dois países.

### Meio ambiente

Para colaborar com o desafio da logística reversa e da gestão adequada de resíduos, a LATAM fez o transporte de 195 toneladas de materiais recicláveis coletados em ambientes insulares. Além da Ilha de Páscoa, no Chile, e de San Andrés, na Colômbia, o trabalho atendeu também as ilhas Galápagos, no Equador, incorporadas ao programa em 2021.

Ainda no eixo de meio ambiente, a LATAM transportou 192 animais por meio de parcerias firmadas com organizações voltadas ao cuidado de espécies em risco de extinção.

### Desastres

O Avião Solidário foi ativado para apoiar mais de 165 municípios atingidos por inundações no sul da Bahia, no Brasil, tendo transportado alimentos, água potável e artigos sanitários e de higiene utilizados no atendimento de 3,8 mil pessoas e 2 mil animais, em uma ação conjunta com a Cruz Vermelha brasileira e outras organizações da sociedade civil.

O programa também deu suporte ao atendimento aos afetados por terremoto no Peru, e transportou 2,3 toneladas de gêneros de primeira necessidade a Piura. O trabalho foi realizado em parceria com a Ombro a Ombro, organização que mobiliza o esforço empresarial privado para a prevenção e atendimento a desastres naturais.



## Retrato rápido

Avião solidário 203-1	2019	2020	2021
<b>Saúde</b>			
Passagens doadas	4.149	1.374	3.210
Órgãos, tecidos e medula-óssea transportados	807	1.174	976
Insumos médicos (t) – covid-19	NA	395	59
Doses de vacinas – covid-19 (milhões)	NA	NA	207,7
<b>Desastres</b>			
Carga de ajuda humanitária (t)	87	525	2,7
<b>Meio ambiente</b>			
Animais resgatados	93	143	192
Materiais recicláveis transportados (t)	204		195

NA: não se aplica.

# Mudanças climáticas e proteção de ecossistemas

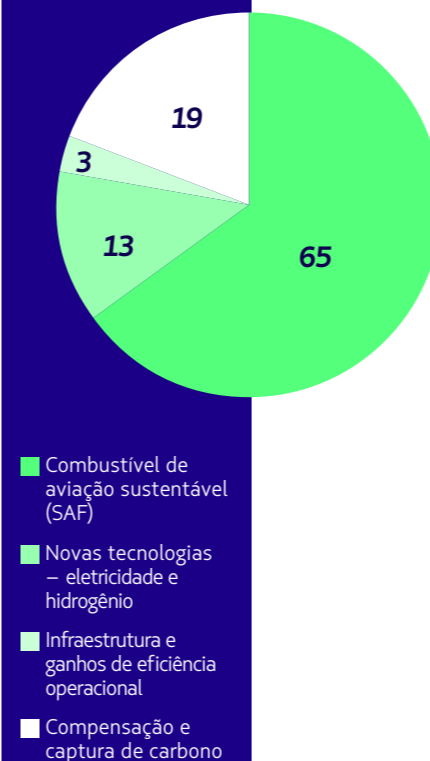


A LATAM persegue metas desafiadoras de gestão das mudanças climáticas e, ao lançar sua estratégia de sustentabilidade, em maio de 2021, anunciou o compromisso de manter os níveis de emissão de carbono de 2019 (“crescimento neutro de carbono”), compensar 50% das emissões domésticas em 2030 e alcançar o patamar de carbono neutro em 2050.

Esses compromissos resultaram de um processo de avaliação transversal para cumprir o objetivo do Acordo de Paris de limitar a 1,5 °C e estão alinhados à estratégia do setor aéreo para enfrentamento das mudanças climáticas.

Como parte do esforço pela neutralidade na emissão de carbono em 2050, a LATAM também incorporou 70 aviões da família A320neo à frota. Pela tecnologia utilizada, as aeronaves são 20% eficientes no consumo de combustível e, conseqüentemente, emitem menos CO<sub>2</sub>, além de gerarem a metade do ruído e a metade do óxido de nitrogênio (NOx) que o modelo anterior equivalente.

ESTRATÉGIA SETORIAL PARA ALCANÇAR A NEUTRALIDADE DE EMISSÕES LÍQUIDAS DE CO<sub>2</sub> EM 2050



## FRENTES DE AÇÃO DA LATAM

- **Compensação de emissões:** investimento e apoio a projetos de conservação e reflorestamento em ecossistemas estratégicos para a região, além de iniciativas para engajar os clientes nesse esforço.
- **Eficiência e redução de emissões:** identificar e pôr em prática iniciativas de economia e uso eficiente de combustível, em paralelo com o esforço de viabilização do uso de combustível de aviação sustentável.

## Acordos setoriais

Em outubro de 2021, o CEO da LATAM Airlines, Roberto Alvo, participou da 77ª Assembleia Geral Anual da Associação de Transporte Aéreo Internacional (IATA), que aprovou uma resolução na qual o setor se compromete a zerar as emissões líquidas de gases de efeito estufa (GEE) em 2050, o que significa reduzir 21,2 toneladas de emissões até esse ano.

Para cumprir com esse compromisso e o objetivo do Acordo de Paris, o setor busca soluções como o uso de combustível de aviação sustentável, tecnologia e inovação, ganhos de eficiência em infraestrutura e nas operações, e no apoio a iniciativas de captura e armazenamento de carbono e acordos de compensação, como o Corsia.

Corsia é o Esquema de Compensação e Redução de Carbono na Aviação Internacional, pelo qual o próprio setor regula as emissões de GEE gerados pela aviação civil internacional. O acordo contribuirá para manter as emissões líquidas do segmento nos níveis de 2019 com ações de curto e médio prazos.

## COMPENSAÇÃO DE EMISSÕES

A América Latina abriga seis dos dez países com mais biodiversidade do mundo, 40% das espécies existentes, um terço da água doce e mais de um quarto das florestas e terras cultiváveis do planeta<sup>1</sup>. Mais do que simplesmente compensar as suas emissões, a LATAM assumiu um compromisso com o meio ambiente e firmou parcerias que possibilitarão comprar créditos de carbono e participar ativamente nas estratégias de conservação dos projetos geradores desses créditos.

Para assegurar que as iniciativas cumpram os mais altos padrões e, além de capturarem dióxido de carbono, gerem cobenefícios sociais, ambientais e econômicos para as comunidades, a LATAM utiliza uma série de critérios de sustentabilidade para analisar e selecionar os projetos apoiados e dá prioridade aos que colaboram para a conservação e proteção da biodiversidade.

Um dos destaques concretos dessa estratégia é a parceria firmada com o projeto CO2Bio, localizado na Região

da Orinoquia, na Colômbia, que totaliza mais de 200 mil hectares e visa proteger a savana inundável, um dos ecossistemas mais ameaçados no país. A iniciativa foi criada pela Fundação Cataruben com o apoio do Programa de Riquezas Naturais da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (Usaid) e a organização Panthera Colombia. Por meio de ações de conservação e recuperação, o projeto capturará 1 milhão de toneladas de CO<sub>2</sub> no período de 2021 a 2023, com potencial para capturar outras 2,8 milhões de toneladas até 2025. Essas

projeções vão sendo atualizadas à medida que avança a certificação de novas etapas do trabalho.

Como parte do esforço conjunto para a gestão das mudanças climáticas, a LATAM concretizou, em 2021, a primeira fase da parceria com a organização The Nature Conservancy (TNC) com o planejamento de ações de conservação e reflorestamento de ecossistemas icônicos da região.

<sup>1</sup> TNC América Latina – Relatório Anual 2019. Disponível (em espanhol): [www.nature.org/es-us/sobre-tnc/donde-trabajamos/tnc-en-latinoamerica/informe-anual-2019](http://www.nature.org/es-us/sobre-tnc/donde-trabajamos/tnc-en-latinoamerica/informe-anual-2019)



Orinoquia, Colômbia

# Como a LATAM compensa sua pegada de carbono?

## Trabalhando com processos colaborativos de compensação de emissões e conservação de ecossistemas estratégicos na América do Sul.

A região abriga ecossistemas altamente relevantes para o meio ambiente, com grande capacidade de absorção de CO<sub>2</sub>, e onde habitam diferentes espécies que estão ameaçadas. O trabalho colaborativo entre as comunidades, ONGs e empresas privadas protege essas áreas e evita a liberação de CO<sub>2</sub>.

EM 2021, O TRABALHO COMEÇOU PELA REGIÃO DA ORINOQUIA (CASANARE, VICHADA, ARAUCA E META), NA COLÔMBIA, POR MEIO DE UMA PARCERIA COM A CO2BIO

1 milhão de toneladas de carbono capturadas (primeira etapa, 2021-2023)

### Como funciona o processo?

1. A queima de combustíveis fósseis libera dióxido de carbono para a atmosfera, contribuindo para as mudanças climáticas. Hoje não existem combustíveis alternativos que possam substituir em larga escala o Jet A1, utilizado na aviação.



2. A comunidade se organiza para evitar o desmatamento ou reflorestar áreas degradadas.



3. Uma empresa certificadora audita o total de toneladas de CO<sub>2</sub> que deixou de ser emitido ou foi capturado pelo projeto e confere uma certificação de carbono. Para cada tonelada de CO<sub>2</sub> (evitada ou capturada) é emitido um crédito de carbono. Esse mecanismo foi previsto no Protocolo de Kyoto como uma estratégia global de combate às mudanças climáticas e sua aplicação foi ampliada pelo Acordo de Paris, que deu suporte ao funcionamento de um mercado voluntário de carbono.



4. As comunidades responsáveis pelos projetos vendem os créditos de carbono a empresas interessadas em compensar suas emissões, apoiar a conservação dos ecossistemas da região, como no caso da LATAM, e, dessa forma, contam com recursos para as ações de conservação e reflorestamento.



5. A LATAM se une a iniciativas alinhadas aos seus critérios de sustentabilidade, que geram cobenefícios ambientais, sociais e econômicos para as comunidades e conferem mais visibilidade aos ecossistemas protegidos e sua relevância.



### EXPERTISE DA CO2BIO NA REGIÃO (RESULTADOS 2012-2020)

- ✓ Manejo de recursos naturais em **209.500 ha**
- ✓ Conservação de **30.064 ha** de florestas nativas e **63.328 ha** de zonas úmidas
- ✓ **1.440.180 tCO<sub>2</sub>e** de emissões evitadas
- ✓ **141 proprietários** locais beneficiados com apoio financeiro pela conservação de florestas e zonas úmidas

### POR QUE PROTEGER AS SAVANAS INUNDÁVEIS?

- ✓ **Têm alta capacidade de captura de carbono**
- ✓ **Colaboram com o controle da erosão**
- ✓ **Regulam o ciclo de nutrientes e são essenciais para manter a produtividade da terra**

Orinoquia, Colômbia

### **Voe Neutro** 201-2

Além do trabalho conjunto com ONGs, associações e autoridades, a LATAM criou o programa Voe Neutro, que possibilita aos clientes corporativos escolher um projeto para compensar as emissões geradas por suas viagens aéreas, a partir de um portfólio selecionado de iniciativas de alto valor ambiental. Como parte do seu compromisso ambiental, para cada tonelada compensada pelos clientes, o grupo LATAM faz a compensação de uma tonelada de emissões, em um mecanismo conhecido como 1+1.

Na primeira fase do programa Voe Neutro, os passageiros do segmento corporativo (LATAM Corporate) têm a oportunidade de identificar a pegada de carbono do trajeto percorrido e fazer a compensação por meio de iniciativas de combate ao desmatamento em regiões estratégicas, conservação da biodiversidade e fortalecimento das comunidades.

A LATAM cargo, por sua vez, criou uma calculadora da pegada de carbono e definiu as bases para poder colaborar com os seus clientes na compensação das emissões.



### **Projetos selecionados**

Em 2021, a LATAM Airlines Colômbia compensou 334.144 toneladas de dióxido de carbono com a compra de créditos de carbono da iniciativa de conservação CO2Bio na Região da Orinoquia colombiana, e dos projetos Carmén del Darién REDD+, Mutatá REDD+, Acapa BMF REDD+, Bajo Calima e Bahía Málaga, localizados dos departamentos de Chocó, Antioquia, Nariño e no Vale do Cauca.

Todos os projetos de compensação de emissões selecionados pela LATAM asseguram cobenefícios ambientais, sociais e econômicos para a comunidade. Um exemplo são as iniciativas Carmén del Darién REDD+ e Mutatá REDD+, que visam proteger as florestas da região natural de Chocó-Darién, relevantes nos âmbitos nacional e internacional pela biodiversidade que abrigam e pelos serviços ecossistêmicos prestados.

### **REDUÇÃO DE EMISSÕES**

#### **Abordagem colaborativa**

A LATAM foi uma das primeiras empresas aéreas a fazer parte do programa Vuelo Limpio (Voo Limpo), no Chile. A iniciativa, da Junta Aeronáutica Civil e da Agência de Sustentabilidade Energética, promove a parceria público-privada para a melhoria da gestão energética e ambiental do setor aéreo. Além de identificar e colocar em prática iniciativas de redução do consumo de combustível, o programa visa impulsionar a aplicação de tecnologias mais limpas, como os combustíveis de aviação sustentável.

## LATAM Fuel Efficiency 201-2

A LATAM realiza diversas ações que visam o uso responsável de combustível, com a redução do consumo e a economia por meio da eficiência operacional. Além de investir na modernização da frota, o grupo conta, há mais de 10 anos, com o programa LATAM Fuel Efficiency, voltado à busca sistemática pelo consumo eficiente.

O programa possibilitou ao grupo ganhos de 5,3% na eficiência no uso de combustível de aviação no período de 2012 a 2021, com impactos positivos nas dimensões ambiental (redução da pegada de carbono) e financeira (custos evitados). Desde 2020, os resultados têm sido impactados pela pandemia de covid-19 e pela consequente alteração de procedimentos operacionais, como o aumento do uso do motor auxiliar (APU) em terra e a manutenção do ar-condicionado ligado durante toda a etapa de desembarque, como forma de renovar o ar da cabine. Em 2021, o programa possibilitou a economia de 8.314.052 galões (1.090 TJ de energia), o que equivale a US\$ 24,5 milhões. 302-4

Como parte da sua busca por tecnologias que tornem a operação mais eficiente, a

LATAM utiliza, desde 2018, um aplicativo que permite aos pilotos monitorarem continuamente o próprio desempenho no uso eficiente de combustível. Segundo cálculos realizados no início de 2021, o aplicativo proporciona uma redução anual no consumo equivalente a cerca de 1 milhão de galões.

Em 2021, a LATAM optou por atualizar a sua frota da família Airbus A320 com a incorporação da funcionalidade otimização do perfil de descida (DPO, na sigla em inglês), que potencializa a economia de combustível proporcionada pelo sistema de gestão de voo (FMS, na sigla em inglês) a bordo da aeronave.

O grupo se manteve focado no aperfeiçoamento dos processos de operação em terra e aéreos e na melhoria e renovação da frota, com a incorporação de novos Airbus A320neo. Esses aviões são equipados com motores mais eficientes, que consomem 15% menos combustível que o modelo anterior equivalente (A320), têm custo operacional 8% mais baixo, geram 50% menos emissões de óxido de nitrogênio (NOx) e apresentam redução no impacto acústico, segundo dados do fabricante.

## LATAM FUEL EFFICIENCY – RESULTADOS 2021

302-4, 305-5



Consumo evitado de

8.314.052

galões de combustível, que equivale a

79.553

toneladas de GEE evitadas



US\$24,5

milhões economizados

## COMBUSTÍVEL SUSTENTÁVEL

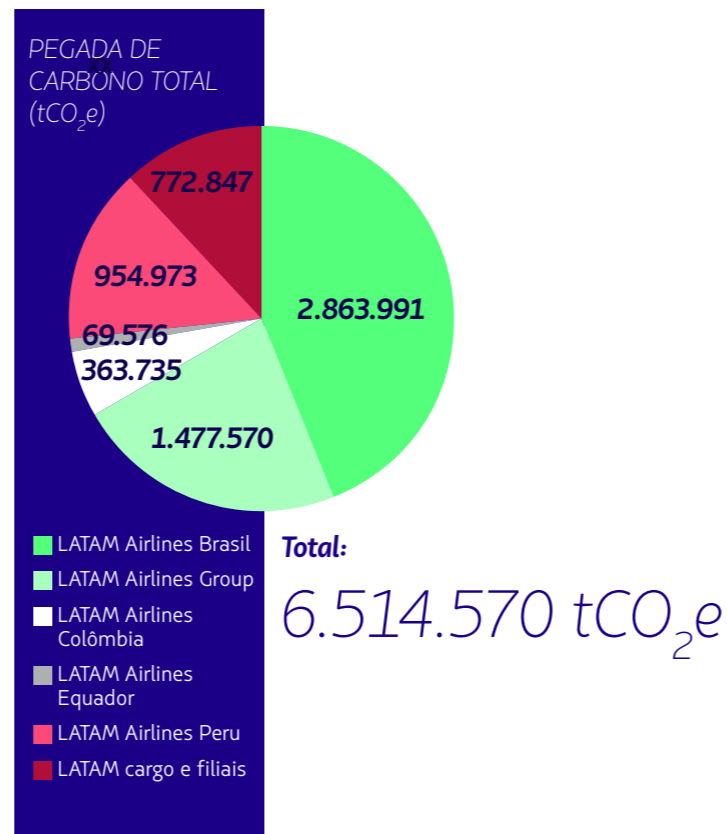
O uso de combustível de aviação sustentável (SAF) e as novas tecnologias de propulsão são a chave para o setor aéreo alcançar a neutralidade de emissões em 2050. Na LATAM, estratégia de SAF tem foco no Brasil, Chile e Colômbia, que têm mais experiência e potencial desenvolver biocombustíveis ou combustíveis sintéticos, como o hidrogênio verde.





### Pegada de carbono

O grupo realiza seu inventário anual de GEE seguindo as diretrizes da norma ISO 14.064. Em 2021, a pegada total de carbono foi de 6.514.570 toneladas de CO<sub>2</sub>e, um crescimento de 15% sobre 2020. O total líquido de emissões cresceu 11% no período e alcançou 6.138.957 toneladas de CO<sub>2</sub>e. A variação em relação a 2020 se explica, principalmente, pela retomada das operações e pelo aumento da cobertura do cálculo do escopo 3 no Brasil. [305-1](#)



### Retrato rápido

Mudanças climáticas	2019	2020	2021 <sup>2</sup>
Emissões totais (tCO <sub>2</sub> e)	12.386.323	5.655.551	6.514.570
Emissões líquidas (tCO <sub>2</sub> e)	12.253.203	5.521.062	6.138.957
Intensidade de emissões líquidas na operação aérea (kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK) <a href="#">305-4</a>	82,1	81,0	85,8
Intensidade de emissões líquidas na operação total (kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK) <a href="#">305-4</a>	82,8	79,7	81,1
Uso racional de combustíveis (redução em relação à média da IATA) <sup>1</sup>	5,7%	7,2%	4,6%
Eficiência LATAM – consumo de combustíveis (litros/100 RPK)	32,6	32,0	33,8
Operação de passageiros	3,0	3,2	3,4
Operação de carga	21,7	20,7	20,1

<sup>1</sup> Em comparação com o consumo médio de 2020 calculado pela IATA, que representa 80% do tráfego aéreo mundial.

<sup>2</sup> Como consequência dos efeitos da pandemia, a operação doméstica aumentou significativamente em comparação à operação internacional em 2021. Por isso, a intensidade de emissões foi mais alta no período. Com a estabilização de toda a operação, esse indicador diminuirá gradativamente.

#### Mais informações:

[Gases de efeito estufa \(página 166\)](#)

[Emissões atmosféricas significativas \(página 166\)](#)

# Economia circular



A LATAM se comprometeu a eliminar os plásticos de uso único até 2023 e a ser um grupo zero resíduo a aterro em 2027. Visando alcançar essas metas e fomentar a economia circular nos próprios processos, em 2021 o grupo avaliou sua abordagem à gestão de resíduos e a incidência dos diferentes insumos utilizados na operação.

O grupo trabalha para passar de um modelo linear (extração >> produção >> consumo) que se encerra com o descarte de materiais no fim da sua vida útil para um sistema mais sustentável, no qual os insumos não se transformem em resíduos e possam integrar-se a outros ciclos produtivos como matéria-prima para novos produtos.

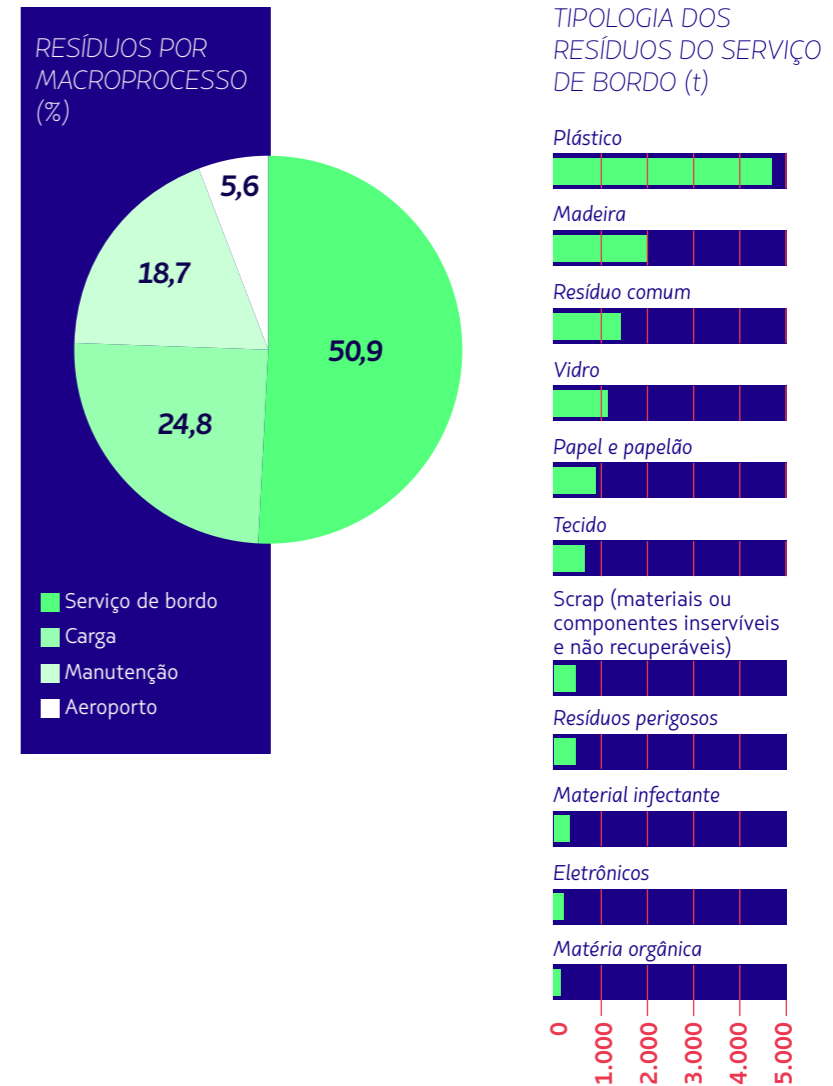
Em 2021, a gestão de resíduos na empresa passou por uma avaliação que visava, entre outros pontos, identificar os materiais que geram impactos significativos ao meio ambiente e definir ações para eliminá-los, como é o caso dos plásticos de uso único, largamente utilizados no setor aéreo. A análise estava centrada nas áreas e atividades mais relevantes para a geração de resíduos, como aeroporto, manutenção, serviço de bordo e carga. As informações servirão de base para as estratégias de ação e o alcance das metas de economia circular.

## Diagnóstico de resíduos

Em 2021, foi elaborado um diagnóstico da gestão de resíduos pautado em uma análise por amostragem nas principais bases de operação e em seus processos mais significativos para a geração de resíduos. Os dados levantados foram extrapolados para toda a empresa, tendo por referência as condições pré-pandemia (ano-base 2019), o que resultou na estimativa de geração de 11 mil toneladas de resíduos sólidos ao ano.

O diagnóstico identificou os resíduos plásticos como um dos elementos críticos no serviço a bordo, que é o macroprocesso com maior peso na matriz de resíduos do grupo. Por isso, e em linha com as metas da empresa, a LATAM priorizará em 2022 as iniciativas de gestão de plásticos de uso único, visando sua eliminação em 2023.

A avaliação do ciclo de vida iniciada em 2021 será fundamental para orientar a estratégia de economia circular do grupo. O processo avançará em 2022 com a adoção de um sistema de monitoramento de resíduos.



## **GESTÃO DE RESÍDUOS**

### **Repensar os processos**

Em 2021, a LATAM estabeleceu as bases de transição para o modelo de economia circular. Isso envolve a análise, revisão e redesenho de processos e produtos para tornar a experiência do passageiro mais sustentável. Entre os resultados já alcançados, destaca-se o redesenho dos *amenity kits*, que prevê a mudança gradual dos materiais utilizados.

Os novos kits de artigos pessoais começaram a ser utilizados nas rotas Santiago de Chile – Madrid e São Paulo – Miami e reúnem itens de impacto reduzido, produzidos localmente: escova dental de bambu com capinha de cana-de-açúcar, produtos

veganos e *cruelty free* elaborados por artesãs brasileiras e máscara para olhos e meias reutilizáveis. Para dar visibilidade à riqueza artística e cultural do continente, o kit é entregue em uma bolsa reutilizável e colecionável, criada por artistas sul-americanos. A novidade será estendida, gradualmente, para outras rotas.

### **Eliminação de papel**

A LATAM avança na digitalização dos processos visando ser mais eficiente, oferecer melhores serviços e reduzir os impactos ambientais. Um exemplo é a revista de bordo, que passou a ser distribuída no formato digital, evitando o consumo de materiais e a geração de resíduos.

### **Serviço de bordo**

Para reduzir o desperdício de alimentos no serviço a bordo, a LATAM conta com um sistema automatizado de comanda, que possibilita aos fornecedores de *catering* adequar a quantidade de alimentos a serem embarcados considerando somente os passageiros com reserva confirmada. A funcionalidade está disponível nos voos internacionais.

Em conjunto com os parceiros, a LATAM também busca melhorar o aproveitamento dos itens embarcados e não consumidos. Dependendo das suas características, alguns alimentos que não chegaram a ser distribuídos ou não foram abertos podem ser direcionados para consumo em outros voos.

### **Material aeronáutico**

Sempre que a LATAM remodela ou moderniza sua frota, são retirados materiais e elementos aeronáuticos como poltronas, cozinha de bordo (*galley*) e tapetes. Seguindo a regulamentação aplicável, a LATAM assegura a correta gestão desses itens e busca oportunidades de reutilização na operação própria ou em outras companhias. Em uma campanha realizada em 2021, por exemplo, os colaboradores tiveram a oportunidade de adquirir poltronas de avião para utilizá-las em casa.

A LATAM mantém acordos com empresas recicladoras para dar o destino correto aos materiais que não podem ser reutilizados e impedir que sejam levados a aterros sanitários.

## **Os resíduos e o setor aéreo**

*A informação sobre o total de resíduos gerados pelo setor da aviação é limitada. Segundo um estudo da IATA, realizado em 2012 e 2013 no aeroporto de Heathrow, em Londres, Inglaterra, cada passageiro gera, em média, 1,43 quilo de resíduos a bordo por voo. O cálculo considera voos curtos e internacionais de largo alcance de diversas companhias aéreas.*

*O setor reconhece a importância de reduzir, reciclar e reutilizar os resíduos gerados a bordo. No entanto, cada país tem suas próprias regras sanitárias sobre*

*o tema e, em muitos casos, a incineração ou o aterro são obrigatórios como forma de evitar a contaminação e os impactos na produção agrícola local.*

*Segundo dados publicados pela IATA, o total de resíduos a bordo pode dobrar nos próximos 10 anos se não for instituído um marco regulatório mais inteligente. Por isso, é fundamental simplificar e harmonizar a gestão do tema e fomentar soluções técnicas para reduzir os custos das empresas e fortalecer a economia circular. A associação compartilha*

*as melhores práticas de gestão de resíduos com seus membros, empresas de catering, aeroportos e entidades reguladoras e realizou um estudo no qual propõe que a regulamentação permita a reutilização e reciclagem dos resíduos gerados a bordo ao mesmo tempo em que mantém os controles sanitários.*

### Operações em terra

- **Reutilização de pallets:** a LATAM cargo vem adotando iniciativas para reutilizar os *pallets* bem conservados, reparar os danificados e converter em móveis para o *lounge* de operações ou em placas de sinalização da área de carga aqueles que estão em mau estado.
- **Compostagem (Chile):** em um projeto iniciado em 2021, a base de manutenção promoveu a compostagem de quase 40 toneladas de resíduos orgânicos.
- **Reciclagem nas unidades da LATAM:** as iniciativas realizadas nos hangares, terminais de carga e escritórios com o objetivo de diminuir os resíduos destinados a aterro possibilitaram a reciclagem de 862,9 toneladas de resíduos no ano.

### Reaproveitamento de uniformes

Com um programa criado no Peru em 2018, a LATAM faz a gestão dos uniformes usados e assegura uma nova vida aos materiais. Além de evitar a geração de resíduo têxtil, minimizando impactos ambientais, a iniciativa também possibilita a construção de uma comunidade mais sustentável por meio do estabelecimento de parcerias, geração de empregos e promoção do consumo sustentável.

Nesse trabalho, a LATAM Airlines Peru conta com a parceria das artesãs da organização SISAN. Esse grupo de mulheres empreendedoras utiliza os tecidos para produzir artesanato que destaca a iconografia típica do santuário de Pachacamac. Os produtos são comercializados no Museu de Pachacamac e no catálogo de troca de milhas do programa LATAM Pass.

Os resultados positivos alcançados pelo programa levaram à sua expansão, em 2021, para Ayacucho, na região serrana do país, e ao desenvolvimento

de projetos-piloto no Brasil, Chile, Colômbia e Equador.

O reaproveitamento de uniformes visa promover o desenvolvimento, a eficiência e a sustentabilidade impactando a economia, empoderando mulheres e resgatando a cultura local. O programa envolve o fortalecimento das capacidades comportamentais – em temas como liderança, trabalho em equipe, autoestima, independência econômica e planejamento familiar – e a capacitação em gestão empresarial. Propostas e estruturação de negócios,

finanças básicas, introdução ao marketing e ambientes virtuais são alguns dos temas abordados. No Peru, mais de 30 artesãs participaram dos treinamentos.

Em 2018 e 2019, a LATAM doou 8.013 peças de uniformes, com peso total de 1,3 tonelada. Ao manter o material no ciclo produtivo, evitou-se a emissão de 26 toneladas de CO<sub>2</sub>. Em 2020 e 2021, foram doadas 3 mil peças (0,5 tonelada de tecido), o que corresponde a 9 toneladas de emissões de carbono evitadas.



Artesãs da SISAN  
no Museu de  
Pachacamac.

### Projeto-piloto na Colômbia

Em parceria com a Corporação Mundial da Mulher, foi lançada a coleção “Colômbia, uma viagem ancestral”, que aproveita os resíduos têxteis dos uniformes de tripulantes e agentes na confecção de novas peças, utilizadas pelas diferentes áreas do grupo. Os produtos contam com detalhes artesanais das diferentes comunidades representantes do país: Emberas, Kunas, Wayúu e Zenus.



### Recycle sua Viagem

Com o programa Recycle sua Viagem, a LATAM engaja passageiros e fornecedores de catering nas ações de reciclagem dos resíduos gerados a bordo em voos domésticos. O processo começa quando a tripulação recolhe os resíduos do Mercado LATAM e faz a separação dos materiais entre alumínio (latas), vidro (garrafas de bebidas e sucos) e plásticos (garrafas e copos). Após a aterrissagem, o material segregado é entregue ao fornecedor de catering, que se encarrega de transportá-lo a unidades de reciclagem.

O programa foi lançado no Chile em 2019, suspenso em 2020 por causa da pandemia de covid-19, reiniciado no país em maio de 2021 e lançado no Equador em setembro. A ampliação para as filiais no Brasil, Colômbia e Peru está prevista para o primeiro semestre de 2022; em 2021 o serviço de bordo permanecia suspenso em função das medidas de controle da pandemia.

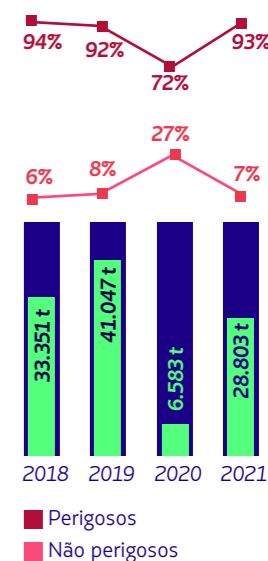
### Desempenho da LATAM

Em 2021, foram geradas 28,8 mil toneladas de resíduos, um aumento de 338% em relação ao ano anterior, impulsionado, principalmente, pela retomada das operações. Os cálculos consideram a geração interna e incluem os resíduos líquidos perigosos.

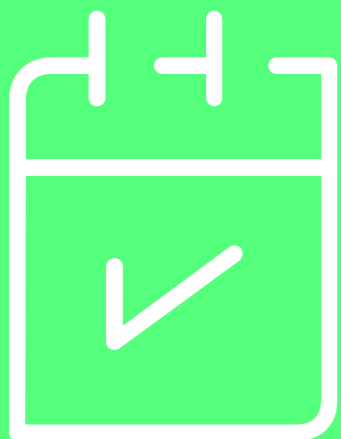
Do total de resíduos gerados, 3,9% foram encaminhados à reciclagem.

Destinação de resíduos (t) 2021 306-3, 306-4 e 306-5	Perigosos	Não perigosos
<b>Resíduos não destinados à disposição final</b>	<b>298,78</b>	<b>823,24</b>
Preparação para reutilização	0,15	0
Reciclagem	88,54	774,43
Outras operações de recuperação	210,09	48,81
<b>Resíduos destinados à disposição final</b>	<b>26.539,63</b>	<b>1.141,74</b>
Incineração (com recuperação de energia)	37,66	0
Incineração (sem recuperação de energia)	46,29	0
Aterro sanitário	515,50	1.141,74
Outras operações de disposição	25.940,17	0

### RESÍDUOS



# Gestão ambiental e ecoeficiência



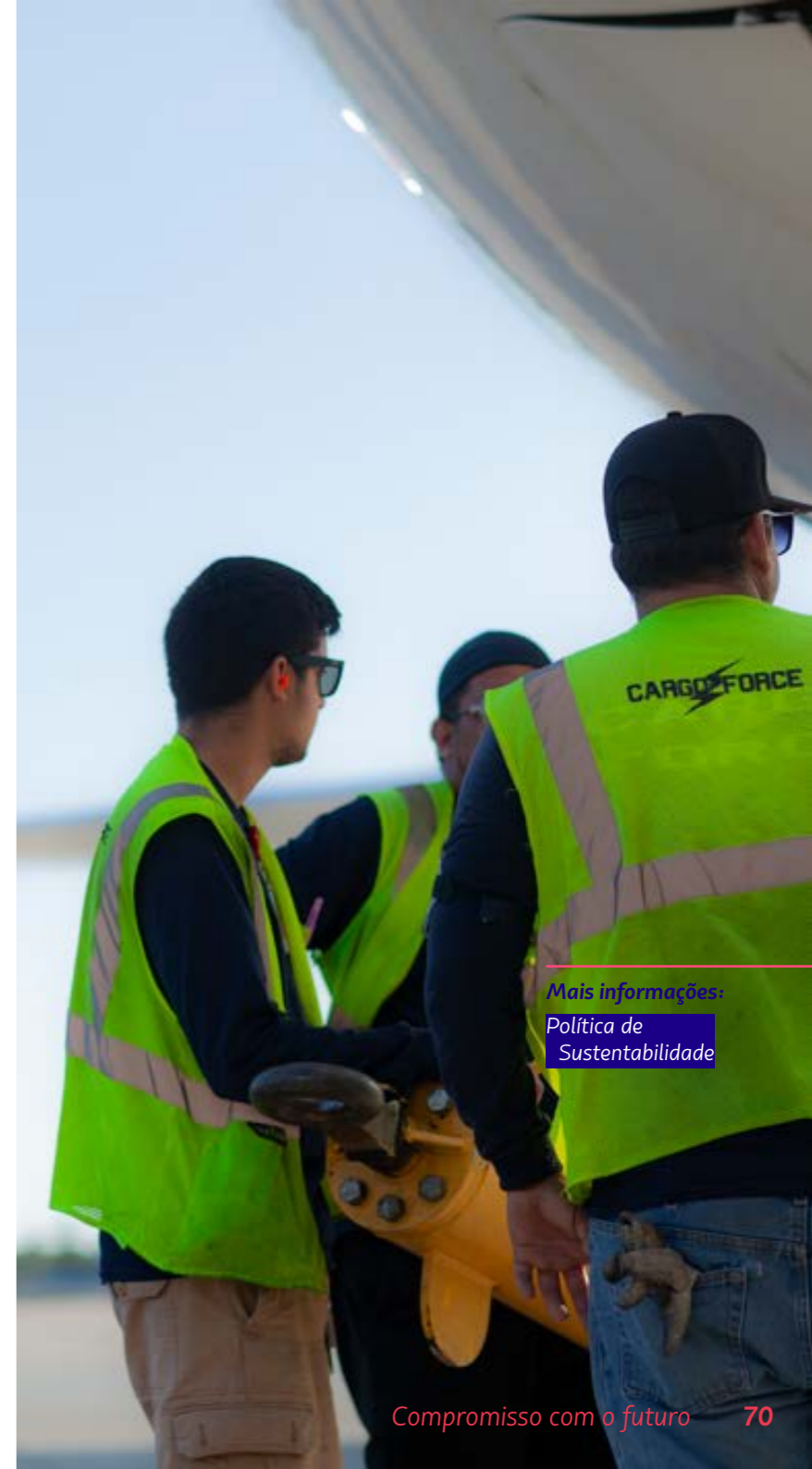
Para cumprir os compromissos estabelecidos em sua estratégia de sustentabilidade e nas diretrizes de gestão ambiental, a LATAM Airlines Group S.A. implantou um sistema transparente e auditável que permite acompanhar variáveis ambientais em todos os processos e está certificado pelo programa de avaliação ambiental IEnvA em toda a operação.

A certificação IEnvA foi criada pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) especificamente para o setor de avião e visa analisar e aperfeiçoar, de forma independente, a gestão ambiental das companhias aéreas. A certificação é voluntária e envolve duas etapas. Na primeira são considerados o sistema de gestão ambiental, o compromisso da alta gestão com o tema e o mapeamento das exigências legais no âmbito ambiental e dos aspectos e impactos ambientais decorrentes das atividades.

A segunda etapa, mais avançada, tem foco em metas, auditorias, programas e instâncias de controle operacional e capacitação da equipe.

Em 2021, as nove operações do grupo nos segmentos de carga e de passageiros contavam com a certificação IEnvA (etapa 1), e a expectativa é alcançar a certificação na etapa 2 para a totalidade da operação em 2022. Anteriormente já contavam com certificação os sistemas de gestão ambiental da LATAM cargo em Miami (norma ISO 14001/2015), da LATAM Airlines Colômbia (IEnvA etapa 1) e LATAM Airlines Chile (IEnvA etapa 2).

No processo de evolução do sistema de gestão ambiental, o grupo também revisou a sua Política de Segurança, Qualidade e Meio Ambiente para conferir mais clareza às diretrizes de gestão e controle dos impactos da empresa.



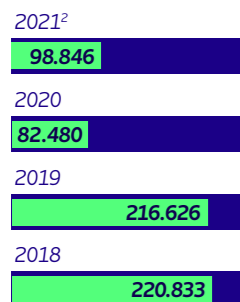
Mais informações:  
[Política de Sustentabilidade](#)



## Ecoeficiência

A LATAM busca minimizar os impactos ambientais da sua operação por meio da ecoeficiência no consumo de água e energia.

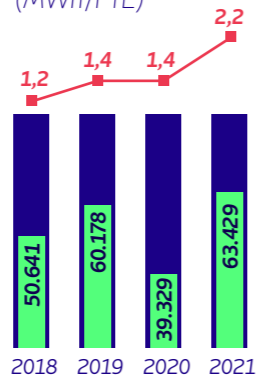
### CAPTAÇÃO DE ÁGUA (m³)<sup>1</sup> 303-3



**1** A LATAM não realiza captação direta de água e utiliza água das redes de saneamento dos diversos países onde opera. O indicador cobre 100% da operação.

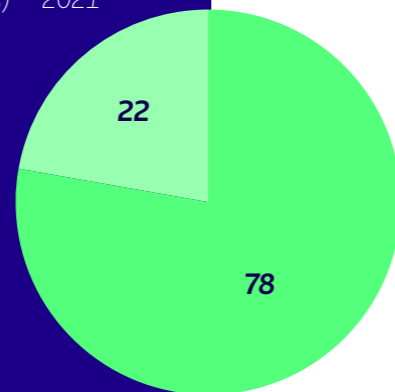
**2** O volume total consumido é de água doce e 97% dele provém de regiões que podem passar por estresse hídrico.

### CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA (MWh) E INTENSIDADE ENERGÉTICA (MWh/FTE)



■ Intensidade energética  
FTE: full time employee (empregado de jornada integral).

### CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA (%) – 2021



■ Fontes renováveis  
■ Fontes não renováveis

Total: 63.429 MWh

Consumo interno de energia (TJ) 302-1	2018	2019	2020	2021
<b>Energia não renovável</b>				
Combustível de aviação	157.940,61	166.786,63	76.826,10	88.734,84
Gasolina	6,90	9,64	3,97	24,32
Diesel	178,10	118,63	97,74	118,5
Gás liquefeito de petróleo	7,60	8,35	6,28	5,41
Gás natural	0,41	0,42	0,29	0,11
Eletricidade <sup>1</sup>	106,12	55,19	35,96	50,47
<b>Total de energia não renovável</b>	<b>158.239,74</b>	<b>166.978,86</b>	<b>76.970,35</b>	<b>88.933,7</b>
<b>Energia renovável</b>				
Etanol	0,25	20,65	0,20	0,56
Eletricidade <sup>1</sup>	76,18	161,44	105,62	177,87
<b>Total de energia renovável</b>	<b>76,44</b>	<b>182,09</b>	<b>105,83</b>	<b>178,43</b>
<b>TOTAL</b>	<b>158.316,17</b>	<b>167.316,18</b>	<b>77.076,18</b>	<b>89.112,08</b>

**1** A energia elétrica consumida é proveniente de diversas fontes. A participação percentual de cada uma varia ano a ano conforme a matriz energética de cada país. O histórico de consumo (2018-2020) difere do divulgado no Relatório Integrado 2020 por conta da correção no fator de conversão utilizado anteriormente.

## Retrato rápido

Ecoeficiência	2019	2020	2021
<b>Energia 302-1, 302-3</b>			
Consumo de energia – operações terrestres e aéreas (TJ)	167.316	77.076	89.112
Intensidade energética (MWh/100 RTK) <sup>1</sup>	0,4	0,6	0,8
Captação de água (m³)	216.626	82.480	98.846
Disposição de resíduos (t)	41.047	6.583	28.803
<b>Sistema de gestão ambiental (SGA)</b>			
Unidades com SGA/total de unidades	91%	91%	95%
Unidades com SGA certificado/total de unidades	3%	3%	90%

**1** Consumos interno e externo.

# Colaboradores

Neste capítulo

73 *Transformação cultural*



# Transformação cultural



Diante do cenário de mudanças de 2021, o grupo procurou reforçar os vínculos com os colaboradores e consolidar uma visão única de futuro, que prevê uma LATAM cada vez melhor, mais simples e transparente. O processo incluiu ampliar os espaços internos de diálogo e intensificar a transformação cultural.

A agenda periódica de diálogos passou a incluir conversas sobre temas como liderança, sustentabilidade, diversidade e inclusão. Os encontros, conduzidos pela vice-presidência de Pessoas e líderes de diversas áreas do grupo e abertos a todos os interessados, ofereceram um panorama mais amplo das diferentes percepções desses temas e das expectativas de como a LATAM deve tratá-los.

Em paralelo com esse trabalho, o índice interno de liderança foi aperfeiçoado com a inclusão de aspectos relacionados à simplicidade e à transparência, possibilitando o monitoramento do avanço nos objetivos relacionados. O índice também acompanha o cumprimento das práticas esperadas de *feedback*, reuniões de equipe, Encontros 1 a 1 e reconhecimento das boas ações, entre outras. Em uma abordagem 360°, as equipes também avaliam o desempenho da liderança, que tem o papel fundamental de impulsionar o desenvolvimento de todos.

## DIÁLOGO PERMANENTE

**LATAM News:** reunião semanal entre lideranças e equipes

**Ampliado:** reunião periódica liderada pelos vice-presidentes

**Encontro 1 a 1:** envolve o colaborador e a sua liderança direta para impulsionar o desenvolvimento individual

## Crescimento e desenvolvimento

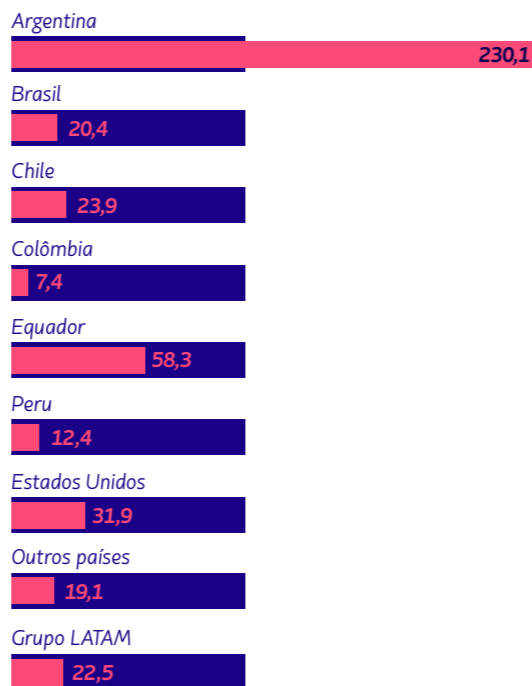
Ao longo do ano foram realizadas mais de 665 mil horas de capacitação em mais de mil cursos atualizados e 500 novos, com investimento de US\$ 11,6 milhões. Foram, em média, 36,3 horas de capacitação por colaborador, um aumento de 21% em relação a 2020.

A estrutura de treinamentos facilita o crescimento profissional. Em 2021, mais de 2 mil pessoas foram promovidas e 3,2 mil tiveram movimentação lateral (mudaram de função). Mais da metade das vagas abertas foram preenchidas com recrutamento interno.

A taxa de rotatividade ficou em 22,5%, bem abaixo dos 53,7% registrados em 2020, ano marcado pelo forte ajuste da operação por conta da crise global ocasionada pela pandemia.

Capacitação (h/colaborador) 404-1	2021
<b>Por função</b>	
Administração	13,1
Manutenção	35,0
Operação	47,4
Pilotos e copilotos	12,6
Outros tripulantes	52,8
Vendas	9,4
<b>Por gênero</b>	
Homens	33,8
Mulheres	40,3
<b>Total</b>	<b>36,3</b>

GRUPO LATAM –  
COLABORADORES E  
TAXA DE ROTATIVIDADE  
(%) 401-1



**Atenção aos colaboradores**

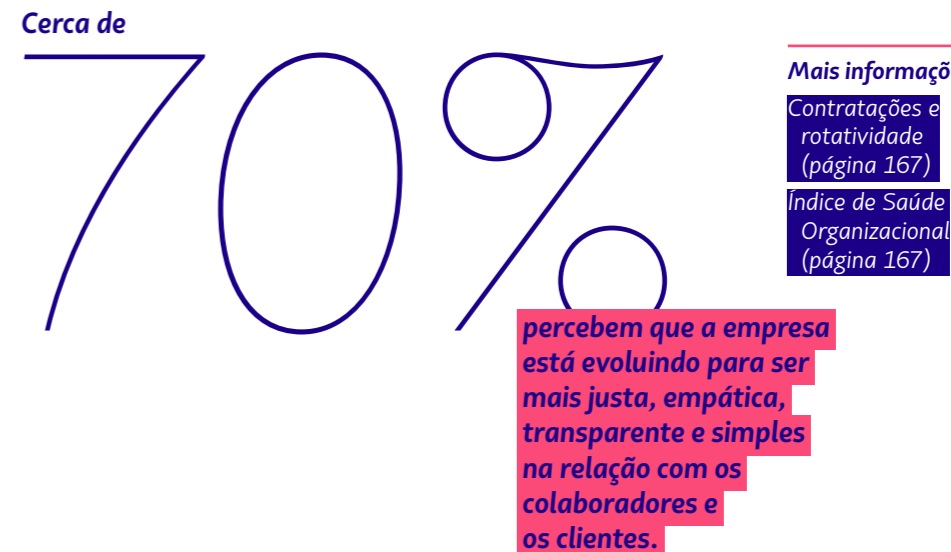
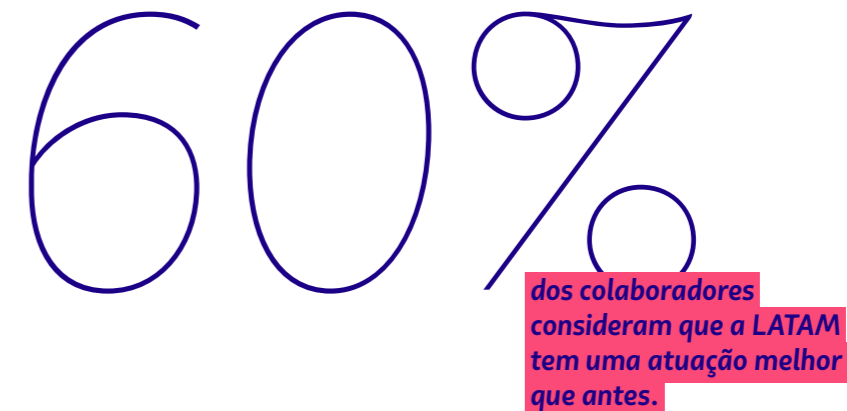
A LATAM realizou mais de 7 mil ações específicas visando o bem-estar dos colaboradores, incluindo benefícios especiais, como a concessão de empréstimo e suporte em casos de doença grave, problemas familiares, desastres, acidentes sofridos por membros da família, entre outros.

Mais de **85%** dos colaboradores participaram de uma ou mais oportunidades de capacitação em 2021.

**SAÚDE ORGANIZACIONAL**

Em 2021, o Índice de Saúde Organizacional (OHI, na sigla em inglês) foi o maior registrado pela LATAM desde 2014, quando a ferramenta começou a ser utilizada. Foram 77 pontos, um crescimento acumulado de 14 pontos nos cinco anos anteriores. Além de posicionar-se, como em outros anos, entre os 25% melhores resultados de todas as empresas que participam da pesquisa (primeiro quartil), o grupo destacou-se em temas como Saúde e engajamento, Foco externo, Liderança e diretoria. A pesquisa contou com a participação voluntária de 25.231 colaboradores, o que equivale a 77% do quadro total em setembro, quando a pesquisa foi realizada.

**Percepção interna**



**Mais informações:**

Contratações e rotatividade (página 167)

Índice de Saúde Organizacional (página 167)

## Perfil da equipe

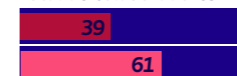
Mais de 29 mil colaboradores de 44 nacionalidades compõem o quadro da LATAM. Eles operam em 18 países e 137 aeroportos e se comunicam em três idiomas (espanhol, português e inglês). Essa diversidade gera um ambiente no qual as diferentes visões catalisam a proatividade e a inovação. 102-7



Idiomas: espanhol, português, inglês

## DIVERSIDADE DE GÊNERO (%)

Total de colaboradores



Nível gerencial<sup>1</sup>



Conselho de Administração



Mulheres

Homens

<sup>1</sup> Cargos de subgerente, gerente, gerente sênior, diretor e vice-presidente.

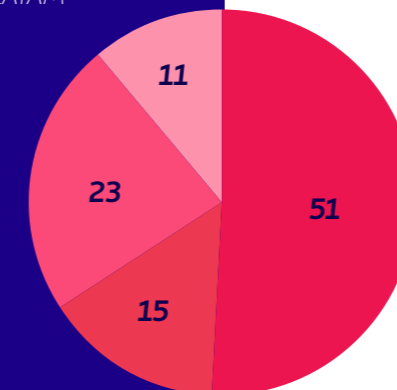
## Presença feminina

Nível gerencial (mulheres/total de cargos gerenciais)	31%
Gerentes e subgerentes	30%
Vice-presidentes e CEO	1%
Em cargos de geração de receita (gerentes e subgerentes de Vendas)	3%

## Compromissos de diversidade grupo LATAM

- Para a LATAM, nenhum gênero deve predominar sobre outro; por isso, o grupo trabalhará ativamente para que a distribuição por gênero seja 60% – 40% em 2030 para todas as equipes (excluídas as áreas em predomine um dos gêneros nos candidatos a vagas).
- Serão colocadas em prática ações concretas de distribuição de gênero (por exemplo, a realização de convênios com centros de pesquisa).
- O grupo se esforçará para contar com pelo menos 5% de pessoas com deficiência (PCD) entre os colaboradores em 2030 (excluindo as áreas nas quais a regulamentação não o permite ou não receberam candidatura de PCD).
- O grupo se compromete a fortalecer a diversidade entre as equipes profissionais.

## COLABORADORES LATAM



- Operação
- Suporte
- Pilotos e copilotos
- Outros tripulantes

Total: 29.114

## Comparação salarial entre mulheres e homens<sup>1</sup>

Conselho de Administração <sup>2</sup>	1,00
Alta governança: CEO, vice-presidentes, diretores e gerentes sênior	0,90
<b>Gerentes e subgerentes</b>	
Remuneração (salário-base e incentivos)	0,98
Salário-base	0,95
Média gerência (chefes e analistas) e demais colaboradores	0,91

<sup>1</sup> Fórmula: salário médio de mulheres/salário médio de homens.

<sup>2</sup> Os salários no Conselho de Administração são determinados pela Assembleia de Acionistas. São iguais para todos os conselheiros – com exceção do presidente – e são calculados com base apenas em participação nas reuniões.

## Saúde e segurança ocupacional 403-7

Na LATAM, a gestão da saúde e segurança operacional é alvo de um processo de melhoria contínua, que considera as etapas de identificação; prevenção e mitigação de riscos nas diferentes situações e unidades operacionais; monitoramento do desempenho; e identificação de boas práticas.

Entre as ações realizadas em 2021 para assegurar um ambiente de trabalho seguro, destacam-se:

- **Plano de trabalho de segurança ocupacional:** focado na avaliação de riscos críticos, como trabalho em altura ou em espaços confinados e operação de equipamentos móveis;
- **Plano de inspeção:** realizado no Brasil com foco nos equipamentos de proteção individual (EPI) e linhas de vida (específicas para trabalho em altura) utilizados em atividades de manutenção; e
- **Plano de segurança ocupacional na rede de carga:** mais de 20 iniciativas agrupadas nos pilares de infraestrutura, procedimentos, cultura e gestão de riscos.

- **Índice de Práticas Seguras (IPS):** implementado nas operações de carga nos aeroportos de Santiago e Miami; e
- **Painéis de gestão:** painel que contabiliza os dias sem acidentes e painel de segurança ocupacional na operação de carga.

O desempenho nos indicadores monitorados foi positivo e se mantiveram os bons resultados de 2020. Permaneceu estável em 94% o Índice de Planos de Ação (API, na sigla em inglês para *Action Plan Index*), que mede a efetividade dos planos de mitigação de riscos potenciais, considerando todos os identificados e os diferentes níveis de gravidade. A taxa de lesões foi de 0,48.



## Retrato rápido

Gestão de pessoas	2019	2020	2021
<b>Total de colaboradores</b>	<b>41.729</b>	<b>28.396</b>	<b>29.114</b>
Taxa de rotatividade <sup>1</sup>	13,7%	53,7%	22,5%
Média de horas de capacitação	37,1	30,9	36,3
<b>Movimentações internas</b>			
Média gerência (chefes e analistas)	74%	84%	ND
Executivos	91%	91%	ND
<b>Pesquisa OHI</b>			
Resultado	74	75	77
Quartil	1	1	1
<b>Saúde e segurança 403-9</b>			
Acidentes ocupacionais (total   taxa) <sup>2</sup>	310   0,74	148,5   0,42	134,5   0,48
Dias perdidos (total   taxa) <sup>3</sup>	5.232   12,5	1.943   5,47	1.505   5,32
Óbitos (total   taxa) <sup>4</sup>	0   0	0   0	0   0
Acidentes de trabalho com consequência grave (total   taxa) <sup>5</sup>	ND	3   0,01	0   0
Acidentes de trabalho de comunicação obrigatória (total   taxa) <sup>6</sup>	ND	145,5   0,41	134,5   0,48

ND: informação não disponível.

**1** Colaboradores que deixaram a organização voluntariamente ou em decorrência de demissão, aposentadoria ou morte em serviço/Total de colaboradores em 31 de dezembro.

**2** Acidentes de trabalho com afastamento. Obs.: os acidentes que envolvem riscos críticos e os de alto impacto (com mais de 100 dias perdidos) são computados como 1,5. A taxa segue a fórmula: total de acidentes com afastamento/média de empregados x 100.

**3** Considera os afastamentos por doença, acidentes e óbitos relacionados ao trabalho; não considera acidentes de trajeto. A forma de computar os dias perdido segue a legislação de cada país. Na Colômbia e nos Estados Unidos, a contagem começa no dia seguinte ao acidente; nos demais países, no dia do acidente. O cálculo da taxa segue a fórmula: total de dias perdidos/média de empregados x 100.

**4** Inclui acidentes de trajeto nos casos em que o transporte é feito pela LATAM.

**5** Acidente de trabalho que resulta em óbito ou em uma lesão da qual o trabalhador não consegue se recuperar plenamente no prazo de seis meses. O cálculo da taxa utiliza a fórmula: total de ocorrências/média de empregados x 100. O monitoramento nesse formato começou em 2020.

**6** Acidente de trabalho ou doença profissional que leve ao afastamento do trabalho, à redução da capacidade de trabalho ou à mudança de função ou a tratamento médico além dos primeiros socorros; e lesões e doenças graves diagnosticadas por um médico ou outro profissional de saúde habilitado, mesmo que não gerem as consequências listadas anteriormente.

### Mais informações:

[Perfil da equipe](#)  
(página 167)

[Diversidade](#)  
(página 168)

[Segurança ocupacional](#)  
(página 168)

# Clientes

**Neste capítulo**

78 *Próxima, digital e flexível*

# Próxima, digital e flexível



O cliente está no centro do trabalho da LATAM, e o grupo busca oferecer uma ampla variedade de opções ajustadas às necessidades desse público, como diversos tipos de tarifas e serviços complementares. O compromisso de proporcionar a melhor experiência em todas as etapas de interação – compra, aeroporto, pós-venda e a bordo – também envolve o uso da tecnologia, e, graças à transformação digital iniciada há três anos, os principais serviços estão acessíveis a um clique.

Na LATAM, a tecnologia está integrada no modelo de trabalho, do negócio e de sua transformação constante. Em 2021, o grupo revisou a jornada completa da experiência do cliente em busca de oportunidades para a aplicação de novas tecnologias capazes de conferir mais agilidade, facilidade de acesso e satisfação. O trabalho foi possível por conta da colaboração entre as diversas áreas do negócio.

## ALGUMAS SOLUÇÕES DIGITAIS

- **App LATAM:** dados do voo, alteração de data, seleção de assento, recurso de realidade aumentada para verificar se a bagagem de mão está de acordo com o permitido
- **Check-in automático** (para voos domésticos) e auto-check-in digital em tótems e no app
- **Autodespacho de bagagem** (disponível em 20 aeroportos de oito países) e pagamento digital no caso de excesso
- **Rede Wi-Fi:** disponível em voos domésticos no Brasil (frota de curto alcance)
- **LATAM Play:** a plataforma de entretenimento a bordo da LATAM foi ampliada em 2021 por meio de um acordo exclusivo com a HBO Max para oferecer séries e filmes



As ferramentas digitais reduziram à metade o número de chamadas por passageiro no Contact Center.



O processo antecipado de check-in (automático ou via tótems) reduziu em 36% o check-in assistido ao longo do ano. No último trimestre de 2021, apenas 10% dos clientes realizaram seu check-in no balcão de atendimento, enquanto 90% o fizeram de forma automática.

### **LATAM Wallet**

A carteira digital LATAM Wallet torna mais fácil e transparente o processo de devolução ou alteração de passagens. O cliente pode manter o saldo em dinheiro na carteira ou utilizá-lo nas compras da LATAM. O recurso também amplia o acesso a plataformas digitais para clientes que não dispõem de meios de pagamento eletrônicos.

### **Inteligência de dados**

A LATAM utiliza ferramentas de analítica avançada e *machine learning* para sistematizar as informações da operação e da carteira de clientes com o objetivo de aperfeiçoar a experiência dos usuários e os processos operacionais. Entre os aspectos trabalhados, destacam-se a prevenção de fraudes, maior precisão ao planejar o abastecimento de combustível dos aviões e a personalização da experiência a bordo.

Em linha com a sua política de gestão de dados, a LATAM segue as normas mais estritas, como a europeia e a brasileira, e atua em conformidade com a Regulamentação Geral de Proteção de Dados (GDPR, na sigla em inglês).

Como em anos anteriores, não houve casos de violação de dados de clientes em 2021.

### **Campanhas personalizadas**

No *marketing* digital, a LATAM aplica modelos de *machine learning* para customizar as campanhas. Entre os resultados, destacam-se:

- Redução de custos de publicidade digital em US\$ 2,5 milhões;
- Aumento de receitas pelas campanhas: US\$ 1,5 milhão; e
- Redução do tempo de criação das campanhas de uma semana para poucas horas.

### **Do servidor para a nuvem**

Ao longo do ano, o grupo avançou com o trabalho de transferir os aplicativos para a nuvem, em um projeto iniciado em 2017 e com previsão de conclusão em 2023. A iniciativa visa simplificar o ecossistema que reúne as diversas plataformas tecnológicas e fortalecer a infraestrutura de dados.

Em uma iniciativa pioneira na região, a LATAM Airlines firmou parceria com a Google Cloud. A aliança permite à LATAM trabalhar com *startups* e obter melhores níveis de resposta dos serviços operados nessas plataformas, além de apoiar as economias locais. A migração para o formato em nuvem também reduz as emissões de gases de efeito estufa.

### **INFORMAÇÃO EM TEMPO REAL**

*Cada tripulante conta com um smartphone para resolver questões como identificar os passageiros de cada voo, o que permitirá avançar rumo à customização da experiência de viagem.*

### **Novas parcerias**

Essa abordagem tecnológica também foi aplicada pela LATAM Cargo, que criou um portal *on-line* no qual o cliente do segmento internacional pode gerenciar diretamente os seus envios de maneira simples e ágil, com acesso a informações sobre todas as etapas do processo logístico. A funcionalidade deve estar disponível para os mercados domésticos em 2022.

Além disso, para ampliar as opções disponíveis aos clientes no agendamento dos despachos, diversificar as alternativas de distribuição e aperfeiçoar o processo de reserva direta, o grupo firmou parcerias com dois *marketplaces* – Webcargo e cargo.one –, tornando-se o primeiro operador de transporte aéreo de carga a descentralizar os canais de distribuição.

A partir do segundo trimestre de 2022, os clientes poderão fazer reservas na LATAM cargo para operações dentro da América do Sul e entre o continente e a América do Norte e a Europa.

### Atendimento ao cliente

As restrições decorrentes da pandemia representaram um desafio a mais na hora de prestar informações aos clientes. Para atender à demanda crescente dos serviços de Atendimento ao Cliente, a LATAM adotou uma nova ferramenta de suporte que simplifica a forma como os atendentes acessam os dados dos clientes durante o atendimento às chamadas. Para ampliar as opções de contato, foram criados novos canais:

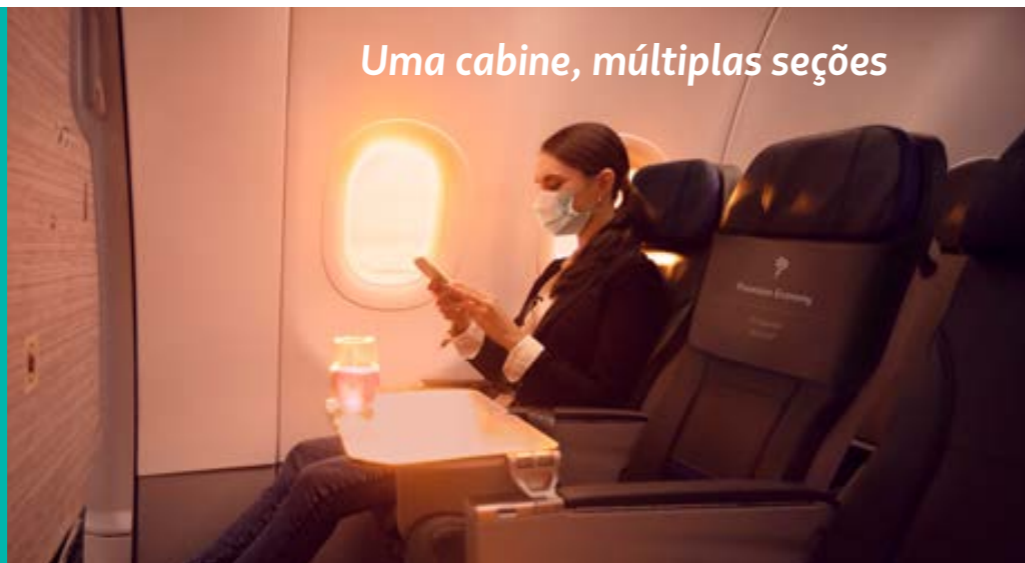
- **WhatsApp:** oferece informação atualizado sobre o voo, incluindo avisos acerca do início do embarque.
- **Página web:** passou a incluir uma seção específica com informações relativas às restrições e às regras vigentes em cada país onde o grupo opera.

### LATAM Pass

O grupo opera o programa de fidelidade LATAM Pass, com 39 milhões de membros. Os pontos acumulados podem ser trocados por passagens aéreas ou outros serviços, como *upgrades* de cabine ou despacho gratuito de bagagem adicional, dependendo da categoria. [102-2](#)

### LATAM Corporate Partner

No fim de 2021, a LATAM lançou o programa LATAM Corporate Partner para empresas. São quatro categorias de participação – Classic, Superior, Plus e Elite –, que contam com pacotes de benefícios específicos, como descontos, acumulação de milhas em viagens de negócios e prioridade de atendimento no aeroporto, entre outros.



Uma cabine, múltiplas seções

Atendendo às necessidades e expectativas dos diferentes segmentos de clientes, a LATAM avança com o projeto de transformação das cabines da frota de curto alcance (narrow-body) até 2023 e de longo alcance (wide-body) até 2025. A remodelação visa melhorar a experiência dos passageiros, especialmente nos trajetos mais longos, e assegurar preços competitivos.

Em 2021, o projeto possibilitou o lançamento da tarifa Premium Economy para as primeiras fileiras

de poltronas no mercado doméstico. Nessa seção, os assentos são mais afastados entre si e contam com espaço exclusivo para a bagagem de mão e telas individuais maiores. O embarque também é preferencial. Na seção traseira da aeronave o foco é otimizar a relação custo-benefício para atender clientes que buscam menores preços.

No fim de 2021, 117 cabines haviam sido remodeladas; o projeto prevê outras 50 para 2022.





### Pontualidade

A LATAM manteve seu compromisso com a pontualidade dos voos em 2021. Seu desempenho no principal indicador utilizado pelo mercado – DEP15, que considera os voos com partida até 15 minutos depois do horário programado – foi 92%, dois pontos percentuais acima do registrado em 2020. O resultado posicionou a LATAM como o grupo de companhias aéreas mais pontual do mundo segundo a OAG, organização de referência global em informações e *analytics* no setor de aviação.

### Satisfação

A LATAM utiliza o *Net Promoter Score* (NPS) para fazer o acompanhamento sistemático da percepção dos clientes sobre a sua operação e os seus serviços, identificar pontos fortes e fracos e impulsionar a melhoria contínua dos processos.

No segmento de passageiros, a pesquisa conta com segmentações específicas, como: Experiência digital, Experiência a bordo e Central de Atendimento. O resultado em 2021 seguiu a tendência de alta dos últimos anos e alcançou 49 pontos, um aumento acumulado de 16 pontos desde 2019. A pesquisa foi respondida por 3% dos passageiros.

A alta do NPS reflete os resultados positivos em pontualidade nos últimos anos e a melhoria do serviço, como as novas segmentações de cabine, a opção *Premium Economy* nos voos domésticos e a retomada, em 2021, do serviço de bordo no Chile e no Equador. A gentileza da equipe e a segurança também se destacaram na avaliação positiva dos clientes. O NPS específico da experiência digital foi 46.

As operações da LATAM cargo e das suas filiais cargueiras obtiveram 30 pontos no NPS, um crescimento de 12 pontos em relação a 2020. O aumento se justifica, principalmente, pelo reconhecimento ao trabalho da LATAM para apoiar a continuidade operacional dos clientes apesar das dificuldades impostas pela crise sanitária.

## Retrato rápido

Cientes	2019	2020	2021
LATAM PASS (inscritos - milhões)	30	38	39
<b>Tecnologia</b>			
Autodespacho de bagagem	ND	35%	80%
Check-in fácil (automático ou digital)	79,4%	87%	90%
<b>Pontualidade<sup>1</sup></b>			
OTP DEPO	ND	ND	79%
OTP DEP15	88%	90%	92%
OTP ARR15	87%	90%	91%
OTP ARR15 – operação doméstica	88%	90%	92%
OTP ARR15 – operação internacional	85%	85%	86%
<b>Net Promoter Score (NPS) – Escala de -100 a +100</b>			
Operação de passageiros	33	40	49
Operação de carga	32	18	30

**ND: informação não disponível.**

**1** Voos que saem no horário programado (DEPO) e com até 15 minutos de atraso (DEP15); voos que chegam até 15 minutos após o horário programado (ARR15).



# Fornecedores

Neste capítulo

83 Cadeia de suprimentos



# Cadeia de suprimentos



Em 2021, quase 8 mil fornecedores integraram a rede de parceiros da LATAM, localizados, principalmente, no Brasil (44%) e no Chile (15%). O volume total de compras foi de cerca de US\$ 4,6 bilhões.

O grupo mantém uma relação próxima com os parceiros, sustentada pelos pilares de transparência, engajamento e evolução conjunta. A comunicação ativa com esse público foi fundamental no enfrentamento dos desafios decorrentes da pandemia. O trabalho em parceria teve especial relevância no esforço de antecipação da demanda e atendimento aos passageiros, em um ano marcado pela recuperação operacional dos mercados de atuação. Nesse contexto, o diálogo com os fornecedores foi fundamental para preservar os níveis de serviço pré-pandemia e a boa relação comercial em paralelo com o processo de reorganização financeira da LATAM.

Além disso, a cadeia de fornecimento também tem papel fundamental na execução da estratégia de sustentabilidade da LATAM, com o suporte a iniciativas de reciclagem de materiais e aquisição de produtos compostáveis.

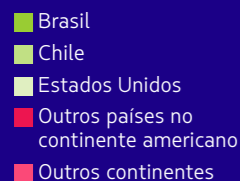
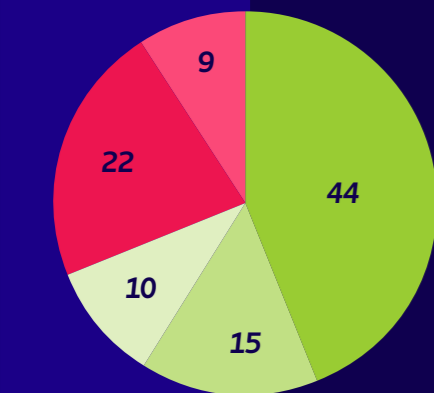
A gestão de fornecedores se orienta por diretrizes de qualidade e regularidade do abastecimento, prática de preços competitivos, *compliance* e boas práticas sociais e ambientais.

8.052 fornecedores integram a cadeia de suprimentos da LATAM.

As contratações seguem a Política Corporativa de Compras, que está alinhada com a Política Anticorrupção do grupo e estabelece padrões financeiros, sociais e ambientais para os fornecedores. Além disso, todos os contratos incluem uma cláusula que explicita a obrigatoriedade da comunicação de acidentes ou impactos ambientais.

## Perfil da cadeia 102-9

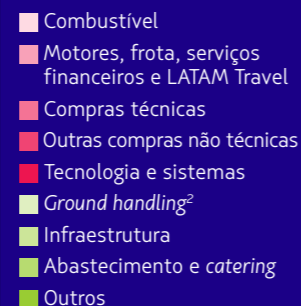
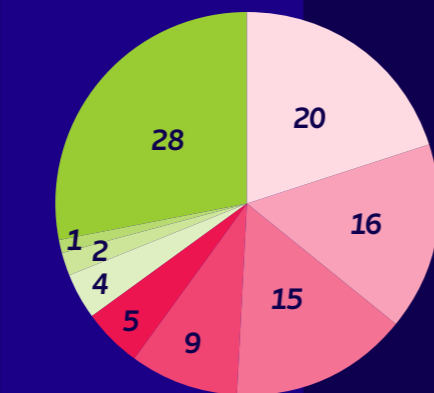
DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA<sup>1</sup> (%)



Total:  
8.052 fornecedores

<sup>1</sup> Considerando o local da sede da empresa.

VOLUME DE COMPRAS (%)



Total:  
US\$ 4,62 bilhões

<sup>2</sup> Serviços de suporte em terra relacionados a aeronaves, passageiros e carga.

### CATEGORIAS TÉCNICAS (DIRETAMENTE RELACIONADAS COM A OPERAÇÃO)

- Combustíveis
- Frota e motores
- Serviços de engenharia, elementos consumíveis e rotáveis
- Parts Manufacturer Approval (PMA) – como são designados os componentes da aeronave aprovados por autoridade estrangeira –, rodas, freios, pneus e aviônica
- Entretenimento a bordo
- Poltronas, materiais e acabamentos
- Vendas
- Componentes de grande porte (exemplo: trem de pouso), serviços de manutenção, substituição e arrendamento de itens adquiridos no sistema pool
- Ferramentas e outros componentes (fora do sistema pool)

### CATEGORIAS NÃO TÉCNICAS

- Aeroporto
- Administração
- Abastecimento e catering
- Infraestrutura, hotéis e uniformes
- Marketing
- Serviços profissionais
- Tecnologia e sistemas
- Transportes

### Principais fornecedores

Os principais fornecedores da LATAM são os fabricantes de aviões Airbus e Boeing.

Também são aliados importantes os fornecedores de acessórios, peças de reposição e componentes para aeronaves, como: Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, CFM International, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service y Honeywell (motores e unidades auxiliares de energia – APU, na sigla em inglês); Recaro, Thompson Aero Seating (poltronas); Honeywell e Collins (aviônica e APU); Air France/KLM, Lufthansa Technik e Etihad (itens de manutenção, reparação e operação); Panasonic, Intelsat e Safran Innovation (entretenimento a bordo); Safran Landing Systems e AAR Corporation (trens de pouso e freios); UTC Aerospace e Nordam (serviços de suporte para motores).

Os fornecedores de combustíveis são: Air BP Copec, Axion, Petrobras, Petroperu, Repsol, Terpel, World Fuel Services e YPF, entre outros.



### Desenvolvimento conjunto

O trabalho conjunto com os fornecedores possibilitou à LATAM avançar em diversos temas de sustentabilidade. Um exemplo é o programa Recicle sua Viagem, realizado no Chile e no Equador. No Chile, após a separação a bordo, os materiais pós-consumo são transportados pelo fornecedor de serviços de *catering* para os pontos de coleta seletiva localizados em suas instalações. No Equador, o recolhimento dos materiais segregados é feito pelas equipes de limpeza, que fazem o transporte ao ponto de coleta seletiva do aeroporto. Nas duas iniciativas, a parceria entre o grupo e a cadeia de fornecimento e o compromisso compartilhado pela sustentabilidade são fundamentais não somente para a execução do programa, mas para promover o aprendizado sobre como separar os materiais para que realmente possam ser reciclados.

Ao mesmo tempo, o grupo vem avaliando novos caminhos que contribuam para a meta de eliminar a disposição de resíduos em aterro em 2027. Uma dessas iniciativas visa converter materiais e elementos que seriam descartados após a remodelação das cabines em recursos para novos ciclos produtivos. As poltronas dos aviões, por exemplo, são reutilizadas ou reaproveitadas na confecção de mobiliário da LATAM, doadas para projetos educacionais ou comunitários, ou têm seus materiais e componentes reinseridos na cadeia produtiva.

A melhoria contínua da gestão da cadeia também é objeto do trabalho conjunto entre o grupo e seus parceiros. Está sendo desenvolvida uma estratégia para levantar, com os fornecedores, pontos de melhoria. O trabalho começará com uma pesquisa no primeiro quadrimestre de 2022.

## Retrato rápido

Cadeia de fornecimento	2019	2020	2021
Total de fornecedores da LATAM <b>102-10</b>	15.341	9.013	8.052
<b>Fornecedores mais representativos<sup>1</sup></b>			
Participação no total de fornecedores	13%	11%	11%
Participação no volume de compras	69%	89%	91%
<b>Identificação de riscos potenciais</b>			
% de categorias que passam por análise de risco de sustentabilidade	100%	100%	100%
Avaliações preventivas na base de dados internacionais (% sobre o total de fornecedores)	9.427 (61%)	6.680 (74%)	5.370 (67%)
Fornecedores considerados de alto risco em aspectos de sustentabilidade (% sobre os avaliados)	110 (1,1%)	178 (3%)	148 (3%)
Análise aprofundada a partir de alertas da avaliação preventiva (% sobre os considerados de alto risco)	110 (100%)	178 (100%)	148 (100%)
<b>Monitoramento e gestão</b>			
Auditorias realizadas	249	122	270
Fornecedores com planos de mitigação acordados (% sobre os auditados)	192 (77%)	112 (92%)	280 (100%)
Planos de ação	1.616	717	1.056
Contratos finalizados por não conformidade	0	0	0

<sup>1</sup> Contratos com valor acima de US\$ 1 milhão, fornecedores que se relacionam com órgãos de governo em nome da LATAM ou responsáveis pelo abastecimento de itens essenciais à operação ou de difícil substituição.



# Sobre o relatório

## **Neste capítulo**

- 87 *Metodologia e materialidade*
- 89 *Sumário de conteúdo da GRI*
- 95 *Glossário*
- 96 *Verificação externa*

# Metodologia e materialidade



Os conteúdos e indicadores relacionados à norma GRI passaram por verificação externa da Deloitte (página 96). A PwC auditou as Demonstrações Financeiras Consolidadas da LATAM e de suas filiais (página 171), que incluem as demonstrações financeiras consolidadas em 31 de dezembro de 2020 e 2021 e estão disponíveis a partir da página 170. [102-56](#)

O conteúdo do relatório buscou cobrir os temas considerados mais relevantes para o grupo e seus *stakeholders*, identificados em processo de definição de materialidade concluído em 2018 e que analisou os principais impactos econômicos, ambientais e sociais da LATAM e as expectativas dos principais públicos estratégicos. O trabalho considerou: cerca de 2,4 mil respostas de colaboradores, clientes e fornecedores a uma pesquisa *on-line*; temas de sustentabilidade cobertos por políticas e publicações de investidores e acionistas do grupo<sup>1</sup>, diversas autoridades reguladoras<sup>2</sup>, representantes do setor<sup>3</sup>, organizações da sociedade civil<sup>4</sup> e organizações de referência em sustentabilidade<sup>5</sup>; e reportagens publicadas sobre a LATAM em 2017. [102-40](#), [102-42](#), [102-43](#), [102-46](#)

Em uma segunda etapa do processo, a alta liderança da LATAM priorizou os temas com base na análise de relevância e impacto. A visão consolidada dos públicos externos e da liderança da empresa foi validada pelo CEO do grupo.

A lista de temas materiais é revalidada anualmente como parte da gestão e do planejamento da empresa. Um novo processo de materialidade está previsto para 2022, quando os *stakeholders* voltarão a ser consultados.

Temas materiais	Grupos que priorizaram o tema <a href="#">102-44</a>
Saúde e segurança no ar e na terra	Governo, clientes, colaboradores e fornecedores
Ética e combate à corrupção	Meios de comunicação, clientes, colaboradores, fornecedores e investidores
Pontualidade	Clientes, colaboradores e fornecedores
Sustentabilidade econômico-financeira	Meios de comunicação, clientes, colaboradores, fornecedores e investidores
Desenvolvimento de colaboradores	Clientes, colaboradores e fornecedores
Mitigação das mudanças climáticas	Clientes, colaboradores e fornecedores
Foco no cliente	Meios de comunicação, clientes, colaboradores e fornecedores
Rede de destinos	Meios de comunicação, clientes, colaboradores e fornecedores
Relação com autoridades	Sociedade civil, associações setoriais, clientes, colaboradores, fornecedores e investidores
Turismo sustentável	Clientes e colaboradores

**1** Principais investidores e acionistas do grupo à época: Banco de Chile (Citi nos Estados Unidos); JP Morgan; Deutsche Bank; Santander; Larraín Vial; Raymond James; e BTG Pactual.

**2** JAC Chile (Junta de Aeronáutica Civil); Nuevo Pudahuel – Chile; Municipalidade da Ilha de Pás-cua – Chile; Anac Argentina (Administração Nacional de Aviação Civil); Anac Brasil (Agência Nacional de Aviação Civil); SAC Brasil (Secretaria Nacional de Aviação Civil); Infraero Brasil; Aerocivil Colombia (Aeronáutica Civil – Unidade Administrativa).

**3** Seis concorrentes e dez associações setoriais.

**4** Organizações de relacionamento da LATAM: América Solidaria; TECHO; Chilenter; Fundacion la Nación; Fundación Si; Cimientos; SAFUG (Sustainable Aviation Fuel Users Group); Junior Achievement; Amigos do Bem; Make a wish; Instituto Rodrigo Mendes; Operación Sonrisa Colombia; Operación Sonrisa Perú; y Fundación Pachacutec.

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

Relatório Integrado LATAM 2021 cobre todas as empresas da LATAM no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2021. A publicação foi elaborada em conformidade com as normas Global Reporting Initiative (GRI) – opção Essencial e segue os princípios de relato integrado do Conselho Internacional para o Reporte Integrado (IIRC na sigla em inglês) e as normas legais e de contabilidade aplicáveis a relatórios financeiros.

Tema material 102-47	Limites 103-1	
	Onde ocorre o impacto?	Envolvimento da organização
Saúde e segurança no ar e na terra	O impacto ocorre dentro da organização, principalmente nas aeronaves, aeroportos e outras instalações operacionais.	A LATAM define diferentes níveis de atuação, dependendo do tipo de evento, e uma equipe dedicada prepara a organização continuamente para a gestão de emergências.
Ética e combate à corrupção	O impacto pode ocorrer dentro da organização, afetando todos os colaboradores e terceiros, bem como toda a sociedade.	A LATAM implementou um programa amplo de conformidade para gerenciar os impactos e minimizar os riscos.
Pontualidade	O impacto ocorre na principal atividade da LATAM, que são os voos operados, afetando a percepção dos passageiros e o negócio de maneira geral.	Uma fatia relevante dos impactos pode ser gerenciada pela LATAM, como atrasos devidos a manutenções, gestão da tripulação e outros. Alguns impactos são externos à organização, como condições climáticas, limitações de tráfego aéreo e congestionamento nos aeroportos.
Sustentabilidade econômica e financeira	O principal impacto ocorre dentro da LATAM e pode afetar a marca, o programa de fidelidade, a implementação da estratégia de negócio, as relações comerciais e outros.	A LATAM pode ajustar ou reestruturar sua estratégia. Ainda assim, a maioria dos fatores não está sob seu controle. O grupo conta com uma política de gestão e mitigação de riscos financeiros.
Desenvolvimento dos colaboradores	O impacto ocorre em todas as operações da LATAM. A gestão de recursos humanos está diretamente ligada ao desempenho corporativo.	A LATAM conta com iniciativas de gestão de pessoas para maximizar os talentos dos colaboradores e estimular seu compromisso com a estratégia corporativa.
Mitigação das mudanças climáticas	O impacto ocorre no meio ambiente e provém, principalmente, do uso de combustível, que contribui, em maior grau, para a emissão de gases de efeito estufa e, em menor grau, para a piora na qualidade do ar local.	O impacto é resultado das operações do grupo, razão pela qual a LATAM conta com uma estratégia de seguimento e gestão das mudanças climáticas. O grupo também está atento às oportunidades para incorporar novas tecnologias e melhores práticas que impactem no tema.
Foco no cliente	O impacto ocorre dentro da LATAM e com seus clientes, afetando o <i>market share</i> e os gastos dos clientes com a empresa.	A LATAM tem um papel-chave na gestão deste impacto, principalmente no que se refere à sua capacidade de se antecipar aos riscos existentes.
Rede de destinos e conectividade	O desenvolvimento e o crescimento da rede de destinos são benéficos às cidades atendidas, gerando desenvolvimento econômico por meio da redução do custo de se fazer negócios e de transporte de cargas, e pelo aumento do turismo.	A LATAM tem um papel-chave na gestão e monitoramento dos fatores que podem afetar este tópico material.
Relacionamento com autoridades	O impacto de uma mudança no ambiente regulatório ocorre dentro da organização, afetando todas as operações, e ocorre fora da organização afetando todo o setor.	Cabe à LATAM identificar e monitorar como as decisões das autoridades podem afetar o desenvolvimento do grupo e do setor de aviação, assim como a conectividade de um país ou região e dos clientes.
Turismo sustentável	O impacto ocorre nos destinos atendidos pela LATAM.	A capacidade de gestão sobre o tema varia de acordo com a participação da LATAM no total de tráfego de passageiros para uma determinada localidade. O grupo procura ser um ator ativo na promoção do equilíbrio entre o turismo e a conservação da cultura e do meio ambiente locais.



# Sumário de conteúdo da GRI

102-55

GRI 101: Fundamentos 2016	
GRI 102: Conteúdos gerais 2016	
CONTEÚDO	PÁGINA/RESPOSTA
102-1 Nome da organização	LATAM Airlines Group S.A.
102-2 Atividades, marcas, produtos e serviços	Os principais serviços oferecidos são o transporte de passageiros e de cargas e não há casos de serviços banidos em nenhum dos mercados de operação. A descrição completa está nas páginas 13, 80 e 99.
102-3 Localização da sede da organização	Santiago, Chile
102-4 Local de operações	24 e 25
102-5 Natureza da propriedade e forma jurídica	31 e 36
102-6 Mercados atendidos	24 e 25
102-7 Porte da organização	47 e 75
102-8 Informações sobre empregados e outros trabalhadores	167
102-9 Cadeia de fornecedores	84
102-10 Mudanças significativas na organização e em sua cadeia de fornecedores	31 e 85
102-11 Princípio ou abordagem da precaução	A LATAM não adota formalmente o princípio da precaução, mas considera em seu planejamento os potenciais impactos e riscos da operação para os consumidores e para a sociedade. Todos os serviços do grupo – rotas, itinerários, atividades de manutenção e programas de fidelidade – seguem a legislação aplicável.
102-12 Iniciativas externas	15
102-13 Participação em associações	116
102-14 Declaração do mais alto executivo	10
102-16 Valores, princípios e códigos de comportamento	37
	Pacto Global: 1 e 2

GRI 102: Conteúdos gerais 2016		
CONTEÚDO	PÁGINA/RESPOSTA	
102-17 Mecanismos para orientações e preocupações referentes a ética	37	
102-18 Estrutura de governança	33	
102-40 Lista de grupos de <i>stakeholders</i>	37 e 87	
102-41 Acordos de negociação coletiva	Do total de colaboradores, 44% são sindicalizados e 83% são cobertos por acordos de negociação coletiva. Essa cobertura chega a 100% entre pilotos e copilotos e a 98% no restante da tripulação de bordo.	Pacto Global: 3
102-42 Identificação e seleção de <i>stakeholders</i>	87	
102-43 Abordagem para engajamento de <i>stakeholders</i>	Além da abordagem descrita em Relato e materialidade, a gestão do relacionamento cotidiano da LATAM com seus públicos de interesse é apresentada nos capítulos Compromisso com o futuro/Programa Avião Solidário, Colaboradores, Clientes e Fornecedores.	
102-44 Principais preocupações e tópicos levantados	87	
102-45 Entidades incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas	Todas as filiais foram cobertas pelo relatório. A lista completa das entidades incluídas nas Demonstrações Financeiras está disponível na página 170.	
102-46 Definição do conteúdo do relatório e dos limites dos tópicos materiais	87	
102-47 Lista de tópicos materiais	88	
102-48 Reformulação de informações	Parte do histórico de indicadores ambientais foi revista para corrigir erros ou atualizar a metodologia de cálculo, garantindo a comparabilidade. As rerepresentações são indicadas claramente.	
102-49 Alterações no relato	Não houve.	
102-50 Período coberto pelo relatório	De 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2021.	
102-51 Data do relatório mais recente	Abril de 2021	
102-52 Ciclo de emissão de relatórios	Anual	
102-53 Contato para perguntas sobre o relatório	investorrelations@latam.com e sostenibilidad@latam.com	
102-54 Declarações de relato em conformidade com as Normas GRI	Este relatório foi preparado em conformidade com as Normas GRI, opção Essencial.	
102-55 Sumário de conteúdo da GRI	89	
102-56 Verificação externa	96	

Norma GRI	Conteúdo	Página/Resposta	Pacto Global
<b>Tema material: Saúde e segurança no ar e na terra</b>			
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	88	–
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	52 e 76	–
	103-3 Avaliação da forma de gestão	53, 55 e 76	–
GRI 403: Saúde e segurança do trabalho 2018	403-7 Prevenção e mitigação de impactos de saúde e segurança do trabalho diretamente vinculados com relações de negócios	76	–
	403-9 Acidentes de trabalho	76 e 168	–
<b>Tema material: Ética e combate à corrupção</b>			
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	88	10
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	36 e 37	
	103-3 Avaliação da forma de gestão	37	
GRI 205: Combate à corrupção 2016	205-2 Comunicação e capacitação em políticas e procedimentos de combate à corrupção	36	
	205-3 Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas	Não houve. Vale ressaltar que a LATAM utiliza a definição de corrupção da Lei de Práticas de Corrupção no Exterior (Foreign Corrupt Practices Act – FCPA), dos Estados Unidos, segundo a qual um caso de corrupção se configura quando é realizada uma oferta, promessa ou autorização de pagamento ou um pagamento a um funcionário público com a intenção de induzi-lo a utilizar-se de seu cargo oficial, independentemente de o ato de corrupção ter ou não tido êxito.	
GRI 206: Concorrência desleal 2016	206-1 Ações judiciais por concorrência desleal, práticas de truste e monopólio		
GRI 417: <i>Marketing</i> e rotulagem	417-3 Casos de não conformidade em relação a comunicação de <i>marketing</i>	Não houve multas significativas, aquelas com valores superiores a US\$ 50 milhões, que podem paralisar a operação ou afetar a imagem do grupo.	–
GRI 419: Conformidade socioeconômica 2016	419-1 Não conformidade com leis e regulamentos na área socioeconômica		10

Norma GRI	Conteúdo	Página/Resposta	Pacto Global
<b>Tema material: Pontualidade</b>			
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	88	–
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	81	–
	103-3 Avaliação da forma de gestão	81	–
Não se aplica	OTP ( <i>on-time performance</i> )	81	–
<b>Tema material: Sustentabilidade econômica e financeira</b>			
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	88	–
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	45 e 48	–
	103-3 Avaliação da forma de gestão	47	–
GRI 203: Impactos econômicos indiretos 2016	203-2 Impactos econômicos indiretos significativos	13	–
<b>Tema material: Desenvolvimento dos colaboradores</b>			
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	88	3, 4 e 5
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	73 e 74	
	103-3 Avaliação da forma de gestão	74 e 167	
GRI 401: Emprego 2016	401-1 Novas contratações e rotatividade de empregados	74 e 167	
GRI 404: Capacitação e educação 2016	404-1 Média de horas de capacitação, por empregado	74	
Não se aplica	Índice de Saúde Organizacional	74 e 167	1, 2 e 6

Norma GRI	Conteúdo	Página/Resposta	Pacto Global
<b>Tema material: Mitigação das mudanças climáticas</b>			
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	88	7, 8 e 9
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	57 e 60	
	103-3 Avaliação da forma de gestão	65	
GRI 201: Desempenho econômico 2016	201-2 Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades decorrentes de mudanças climáticas	63 e 64	7 e 9
GRI 302: Energia 2016	302-1 Consumo de energia dentro da organização	71	
	302-3 Intensidade energética	71	
	302-4 Redução do consumo de energia	64	
GRI 305: Emissões 2016	305-1 Emissões diretas (Escopo 1) de gases de efeito estufa (GEE)	65 e 166	8 e 9
	305-2 Emissões indiretas (Escopo 2) de GEE	166	
	305-3 Outras emissões indiretas (Escopo 3) de GEE	166	
	305-4 Intensidade de emissões de GEE	65 e 166	
	305-5 Redução de emissões de GEE	64	
GRI 306: Resíduos 2020	306-3 Resíduos gerados	69	7 e 8
	306-4 Resíduos não destinados para disposição final	69	
	306-5 Resíduos destinados para disposição final	69	
<b>Tema material: Foco no cliente</b>			
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	88	–
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	25, 78 e 81	–
	103-3 Avaliação da forma de gestão	10, 21 e 81	–
Não se aplica	Net Promoter Score (NPS)	81	–

Norma GRI	Conteúdo	Página/Resposta	Pacto Global
<b>Tema material: Conectividade</b>			
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	88	–
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	13, 23 e 25	–
	103-3 Avaliação da forma de gestão	23, 24 e 25	–
Não se aplica	Destinos	24 e 25	–
<b>Tema material: Relacionamento com autoridades</b>			
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	88	10
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	37 e 117	
	103-3 Avaliação da forma de gestão	37 e 91	
GRI 415: Políticas públicas 2016	415-1 Contribuições políticas	37	
<b>Tema material: Turismo sustentável</b>			
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	88	–
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	14, 58 e 59	–
	103-3 Avaliação da forma de gestão	59	–
GRI 203: Impactos econômicos indiretos 2016	203-1 Investimentos em infraestrutura e apoio a serviços	59	–
<b>Outros indicadores GRI monitorados</b>			
GRI 303: Água e efluentes 2018	303-3 Captação de água	71	–
GRI 305: Emissões 2016	305-6 Emissões de substâncias destruidoras da camada de ozônio (SDO)	166	–
	305-7 NOX, SOX e outras emissões atmosféricas significativas	166	–

# Glossário

**ABEAR:** Associação Brasileira de Empresas Aéreas

**ADR:** *American Depositary Receipt*

**AENOR:** Associação Espanhola de Normatização e Certificação

**AFP:** Administradoras de Fundos de Pensão

**ALTA:** Associação Latino-americana e do Caribe de Transporte Aéreo

**ANAC:** Agência Nacional de Aviação Civil

**API:** *Action Plan Index* (Índice de planos de ação)

**APU:** *Auxiliary Power Unit* (motores e unidades auxiliares de energia)

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

**ATAC:** Associação de Transporte Aéreo da Colômbia

**ATAG:** Air Transport Action Group

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

**B3:** Bolsa de Valores do Brasil

**CEIV Pharma:** Center of Excellence of Independent Validators Pharma (Centro de Excelência para Validadores Independentes)

**CEO:** Chief Executive Officer

**CMF:** Comissão para o Mercado Financeiro (Chile)

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

**CVM:** Comissão de Valores Mobiliários (Brasil)

**DIP:** *debtor in possession*, mecanismo de financiamento previsto no Capítulo 11 da lei americana, no qual os credores do empréstimo têm prioridade no recebimento dos valores

**DJSI:** Índice Dow Jones de Sustentabilidade

**Ebitda:** Lucro antes de juros, impostos, amortização e depreciação

**Ebitda Ajustado:** Lucro antes de juros, impostos, amortização, depreciação e arrendamento de aeronaves

**GEE:** gases de efeito estufa

**GLP:** gás liquefeito de petróleo

**GRI:** Global Reporting Initiative

**HEPA:** *high efficiency particulate arrestors*, tecnologia de alta eficiência na separação de partículas. Utilizada nos sistemas de circulação de ar das aeronaves, remove mais de 99,9% de impurezas, como vírus e bactérias, do ar

**IAG:** International Airlines Group

**IASB:** International Accounting Standards Board (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade)

**IATA:** Associação Internacional de Transporte Aéreo

**IEnvA:** IATA Environmental Assessment

**IFRS:** International Financial Reporting Standard (Norma Internacional de Informação Financeira)

**IIRC:** International Integrated Reporting Council (Conselho Internacional de Reporte Integrado)

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

**IPCC:** Painel Internacional de Mudanças Climáticas

**JBA:** Joint Business Agreement (Acordo de Negociação Conjunta)

**LSA:** Lei de Sociedades Anônimas (Chile)

**MRO:** Manutenção, Reparo e Operação

**NPS:** Net Promoter Score

**NYSE:** Bolsa de Valores de Nova York

**OACI:** Organização Internacional de Aviação Civil

**OCDE:** Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico

**ODS:** Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

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

**OIT:** Organização Internacional do Trabalho

**ONU:** Organização das Nações Unidas

**OPA:** oferta pública de aquisição de ações ordinárias

**OPEP:** Organização de Países Exportadores de Petróleo

**OTC:** *over-the-counter* ou mercado de balcão, no qual os instrumentos

financeiros são negociados diretamente entre as partes, fora do ambiente dos mercados organizados

**OTP:** *on-time performance* (indicador de pontualidade)

**PLE:** países de língua espanhola

**PMA:** Parts Manufacturer Approval – fornecedores de peças certificados pelos órgãos aeronáuticos

**RASK:** *revenue per available seat-kilometer* (receitas por assento-quilômetro) – mede a eficiência da companhia aérea; é obtido por meio da divisão da receita operacional pelo ASK.

**RPK:** *revenue passenger – kilometers* (passageiros-quilômetro pagos) – total de passageiros pagantes multiplicado pela distância percorrida

**RTK:** *revenue ton-kilometers* (receitas por tonelada-quilômetro) – tonelada transportada multiplicada pela distância percorrida

**SEC:** Securities and Exchange Commission

**SGA:** Sistema de Gestão Ambiental

**TDLC:** Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (Chile)

**TPI:** *third-party intermediary* (terceiro intermediário)

# Verificação externa

102-56

## Deloitte.

RELATÓRIO DE REVISÃO INDEPENDENTE DO  
RELATÓRIO INTEGRADO LATAM 2021

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

De nossa consideração:

Realizamos a revisão dos seguintes aspectos do Relatório Integrado LATAM 2021.

### Escopo

Revisão de segurança limitada da adaptação dos conteúdos e indicadores do Relatório Integrado 2021 com base na Global Reporting Initiative (GRI) Standards quanto ao perfil da organização e aos indicadores materiais originados do processo de materialidade, realizado pela empresa sobre os critérios estabelecidos na Norma GRI relacionados às dimensões econômica, social e ambiental.

### Padrões e processos de verificação

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

Nosso trabalho de revisão consistiu na formulação de perguntas a diversas unidades e gerências do grupo LATAM que estiveram

envolvidas no processo de realização deste relatório, assim como na aplicação dos procedimentos analíticos e testes de revisão que são descritos a seguir.

- ✓ Reunião com área de Sustentabilidade;
- ✓ Análise da adaptação dos conteúdos do Relatório Integrado LATAM 2021 aos requisitos da GRI Standards na sua opção de conformidade essencial e comprovação de que os indicadores verificados incluídos neste relatório correspondem aos protocolos estabelecidos pela referida norma e que os indicadores não aplicáveis ou não materiais são justificados; e
- ✓ Comprovação, mediante provas de revisão das informações quantitativas e qualitativas correspondentes aos indicadores da GRI Standards incluídos no Relatório Integrado LATAM 2021 e sua compilação adequada a partir dos dados fornecidos pelas fontes de informações do grupo LATAM.

### Conclusões

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

102-1	102-2	102-3	102-4	102-5	102-6	102-7	102-8	102-9	102-10
102-11	102-12	102-13	102-14	102-15	102-16	102-17	102-18	102-40	102-41
102-42	102-43	102-44	102-45	102-46	102-47	102-48	102-49	102-50	102-51
102-52	102-53	102-54	102-55	102-56	103-1	103-2	103-3	201-2	203-1
203-2	205-2	205-3	206-1	302-1	302-3	302-4	303-3	305-1	305-2
305-3	305-4	305-5	305-6	305-7	306-3	306-4	306-5	401-1	404-1
403-7	403-9	415-1	417-3	419-1					

- ✓ Com relação aos indicadores verificados, podemos afirmar que não foi evidenciado nenhum aspecto que nos faça crer que o Relatório Integrado 2021 do grupo LATAM não foi elaborado conforme a Norma GRI nos aspectos estabelecidos no escopo.

### Relatório de melhorias

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

### Responsabilidades da direção do grupo LATAM e da Deloitte

- A preparação do Relatório Integrado LATAM 2021, assim como o seu conteúdo, são responsabilidade do grupo LATAM, o qual é responsável por definir, adaptar e manter os sistemas de gestão e controle interno nos quais as informações são obtidas.
- Nossa responsabilidade é emitir um relatório independente com base nos procedimentos aplicados na nossa revisão.
- Este relatório foi preparado exclusivamente a pedido do grupo LATAM, conforme os termos estabelecidos na Carta de Compromisso.
- Realizamos nosso trabalho conforme as normas de independência requeridas pelo Código de Ética da IFAC.
- As conclusões resultantes da verificação da Deloitte são válidas para a última versão do relatório em nosso poder, recebida em 28/03/2022.
- O escopo de uma revisão de segurança limitada é significativamente inferior ao de uma auditoria ou revisão de segurança razoável, motivo pelo qual não fornecemos parecer de auditoria sobre o Relatório Integrado 2021 do grupo LATAM.

**Christian Durán**

Sócio

13 de abril de 2022



# Anexos

## Neste capítulo

- 98 PERFIL
  - 98 Constituição legal
  - 98 Objeto da Sociedade
  - 98 Propriedades, plantas e equipamentos
  - 99 Marcas e patentes
  - 99 Informação complementar
- 99 OPERAÇÕES
  - 99 Frota
- 100 GOVERNANÇA CORPORATIVA
  - 100 Acordo de Acionistas
  - 105 Composição do Conselho de Administração
  - 108 Relatório Anual de Gestão do Comitê de Diretores
  - 114 Principais executivos
  - 116 Participação em associações
- 117 NOSSO NEGÓCIO
  - 117 Marco regulatório
  - 125 Fatos relevantes
  - 143 Fatores de risco
- 166 COMPROMISSO COM O FUTURO
  - 166 Indicadores ambientais
- 167 COLABORADORES
  - 167 Indicadores de gestão de pessoas

## Perfil

### QUEM SOMOS

#### LATAM Airlines Group S.A.

RUT: 89.862.200-2

Sede: Santiago, Chile

**Nomes-fantasia:** “LATAM Airlines”, “LATAM Airlines Group”, “LATAM Group”, “LAN Airlines”, “LAN Group”, “LAN”.

#### CONSTITUIÇÃO LEGAL

Constituída sob a forma de companhia de responsabilidade limitada, por meio de escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, registrada no Cartório de Eduardo Avello Arellano, inscrita na Junta Comercial de Santiago na folha 20.34, número 11.248 do ano de 1983 e publicada no Diário Oficial do dia 31 de dezembro de 1983. Transformada em sociedade anônima por meio da escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada pelo Cartório de Miguel Garay Figueroa, sob o nome de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (atualmente LATAM Airlines Group S.A.), que, conforme previsto expressamente na lei nº 18.400, é sucessora legal da empresa pública do Estado criada no ano de 1929 sob o nome de Línea Aérea Nacional de Chile, com relação às concessões aeronáuticas e de comunicação por rádio, direito de tráfego e outras concessões administrativas.

#### OBJETO DA SOCIEDADE

a) O comércio do transporte aéreo e/ou terrestre, sob qualquer forma, quer de passageiros, carga, correio e tudo o que está direta ou indiretamente relacionado a esta atividade, dentro e fora do país, ou por conta própria;

b) A prestação de serviços relacionados à manutenção e reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros;

c) Desenvolvimento e exploração de outras atividades no âmbito do objeto social e/ou associada, relacionada, adjuvantes ou complementares a essas;

d) Comércio e desenvolvimento de viagens, atividades de turismo e hospitalidade; e

e) Participação em empresas de qualquer tipo ou espécie que permitam à sociedade cumprir seus propósitos.

#### PROPRIEDADES, PLANTAS E EQUIPAMENTOS

##### Chile

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

Base de Manutenção: integra a área do Aeroporto Internacional de Santiago. Inclui hangar de aeronaves,

armazéns, escritórios e espaço para estacionamento de aeronaves, com capacidade para 30 aviões de curto alcance ou 30 de longo alcance.

Outras instalações: a LATAM conta também com um centro de treinamento de voo e um espaço recreativo para colaboradores, estruturado com o apoio da Airbus, ambos localizados próximo ao aeroporto em Santiago.

##### Brasil

Sede: as principais instalações da LATAM Airlines Brasil ficam na cidade de São Paulo, em hangares localizados no Aeroporto de Congonhas e arredores, que são alugados da Infraero, administradora local do aeroporto. Também fica próxima ao aeroporto a Academia de Serviços, onde são realizados processos de seleção, treinamento e simulações, além de atendimento médico.

Base de Manutenção: localizada em São Carlos, interior de São Paulo. Além dessa unidade, a LATAM Brasil também dispõe de espaços para a manutenção de aeronaves, aquisição e logística de materiais aeronáuticos nos hangares do aeroporto de Congonhas.

Outras instalações: sede comercial, edifício de uniformes, edifício Morumbi

Office Tower, edifício da Central de Atendimento e escritórios das subsidiárias LATAM Travel e Multiplus, todos localizados na cidade de São Paulo.

#### Outras localidades

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

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

## Perfil

### QUEM SOMOS

#### MARCAS E PATENTES

O grupo utiliza diversas marcas comerciais, que estão devidamente registradas nos organismos competentes dos diversos países onde opera ou que são origem e/ou o destino dessas operações, com o objetivo de distinguir e comercializar seus produtos e serviços nesses locais. Entre as principais marcas estão: LATAM Airlines, LATAM Airlines Brasil, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colômbia, LATAM Airlines Equador, LATAM Airlines Peru, LATAM Cargo, LATAM PASS e LATAM Travel, entre outras. [102-2](#)

#### INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR

**Seguros aeronáuticos:** a LATAM conta com Seguro de Aviação, Casco e Responsabilidades Legais, que cobre todos os riscos inerentes à navegação aérea comercial, como a perda ou avaria de aeronaves, motores e peças sobressalentes e responsabilidade civil perante terceiros (passageiros, carga, bagagem, aeroportos etc.). Após a associação da LAN e da TAM, o seguro das duas empresas passou a ser gerenciado pelo LATAM Airlines Group, que deu seguimento à prática adotada

pela LAN desde 2006 em conjunto com o Grupo IAG (composto pela British Airways, Iberia e suas subsidiárias e franqueadas). O aumento dos volumes negociados se traduziu em melhorias na cobertura e menores custos operacionais.

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

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

**Fornecedores:** em 2021, 15 fornecedores representavam individualmente mais de 10% de sua categoria: Orbital, Acciona e Talma (aeroporto); Unilode Aviation Solutions (administração local); Gate Gourmet e LSG Sky Chefs (*catering*); Expeditors e Transporte Redvan (transportes); Facebook, Google Inc. e Graphene (*marketing*); CAE e Amil (serviços a colaboradores); Hotel Miami BL Partners (hotéis); e Everfit S.A. (uniformes).

## Operações

### FROTA

Operação de passageiros	Comprimento (m)	Envergadura (m)	Assentos	Velocidade de cruzeiro(km/h)	Peso máximo ao decolar (kg)
<b>FROTA DE CURTO ALCANCE (NARROW-BODY)</b>					
Airbus A319-100	33,8	34,1	144	830	70.000
Airbus A320-200	37,6	34,1	156-168-174	830	77.000
Airbus A320-200neo	37,6	34,1	174	830	77.000
Airbus A321-200	44,5	34,1	220	830	89.000
<b>FROTA DE LONGO ALCANCE (WIDE-BODY)</b>					
Airbus A350-900	66,8	64,8	348	903	280.000
Boeing 767-300 ER	54,9	47,6	221-238	851	186.880
Boeing 777-300 ER	73,9	64,8	379	894	346.500
Boeing 787-8	56,7	60,2	247	903	227.900
Boeing 787-9	62,8	60,2	313	903	252.650
<b>Operação de carga</b>					
Boeing 767-300 F	54,9	47,6	445,3	851	186.880

# Governança corporativa

## ESTRUTURA DE PROPRIEDADE

### ACORDO DE ACIONISTAS<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Em 1º de dezembro de 2021 e 5 de janeiro de 2022, respectivamente, a TEP Chile S.A. e a TEP Aeronáutica S.A., que integram o Grupo Amaro, realizaram a venda das últimas ações que detinham na LATAM, saindo, assim, da estrutura de propriedade da Sociedade.

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

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

### Governança e administração da LATAM Airlines Group

Nos referimos ao acordo de acionistas entre o Grupo Cueto e o Grupo Amaro (atuando por meio da TEP Chile), que estabelece os acordos relativos à governança corporativa, à administração e à operação da LATAM Airlines Group, e regulamenta os votos e as transferências das ações ordinárias da LATAM Airlines Group e das ações com direito a voto da Holdco I de propriedade da TEP Chile, como “acordo de acionistas Cueto Amaro”. Nos referimos ao acordo de acionistas entre a LATAM Airlines Group S.A. e a TEP Chile, que estabelece os acordos relativos à governança corporativa, à administração e à operação da LATAM Airlines Group, como o “acordo de acionistas da LATAM Airlines Group-TEP”. O acordo de acionistas Cueto Amaro e o acordo de acionistas da LATAM Airlines Group-TEP estabelecem o acordo das partes relativos à governança corporativa e à administração da LATAM Airlines Group após sua entrada em vigor.

Esta seção descreve as disposições fundamentais do acordo de acionistas Cueto Amaro e do acordo de acionistas da LATAM Airlines Group-TEP. A descrição do acordo de acionistas da LATAM Airlines Group-TEP, resumido abaixo e em qualquer outra seção deste

relatório anual contido no Formulário 20-F, está qualificada por completo em referência ao texto integral dos acordos de acionistas, apresentado como anexo deste relatório anual contido no Formulário 20-F.

### Composição do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group

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

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

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

### Administração da LATAM Airlines Group

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

# Governança corporativa

## ESTRUTURA DE PROPRIEDADE

### ACORDO DE ACIONISTAS

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

#### **Governança e administração da Holdco I e da TAM**

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

Esta seção descreve as disposições fundamentais do acordo de acionistas da

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

#### **Composição dos Conselhos de Administração da Holdco I e da TAM**

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

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

#### **Administração da Holdco I e da TAM**

Os assuntos e negócios diários da Holdco I serão administrados pelo CEO do Grupo TAM sob a supervisão do Conselho da

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

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

#### **Atos que exigem maioria qualificada**

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

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

# Governança corporativa

## ESTRUTURA DE PROPRIEDADE

### ACORDO DE ACIONISTAS

- criar, afastar ou admitir novos acionistas em alguma das subsidiárias da empresa relevante, exceto na medida em que esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- aprovar a aquisição, alienação, modificação ou oneração por parte de qualquer empresa da TAM, de qualquer ativo com valor superior a US\$ 15 milhões ou de qualquer valor acionário ou de valores conversíveis em ações de qualquer empresa da TAM ou outra empresa, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- aprovar qualquer investimento em ativos não relacionados com o objeto social de qualquer empresa da TAM, salvo na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- firmar qualquer contrato de valor superior a US\$ 15 milhões, salvo na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;

- firmar qualquer contrato relacionado a participação acionária, associações de empresas, colaborações comerciais, participação em alianças, acordos de código compartilhado, exceto pelo aprovado nos planos de negócios e orçamentos vigentes no momento, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- cancelar, modificar ou renunciar a qualquer direito ou demanda de uma empresa relevante ou suas subsidiárias em valor superior a US\$ 15 milhões, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- iniciar, tomar parte em, comprometer ou estabelecer qualquer ato importante em relação a qualquer litígio ou processo em valor superior a US\$ 15 milhões, relacionado com a empresa relevante, exceto na medida em que isso esteja expressamente permitido nos planos aprovados;
- aprovar a execução, modificação, rescisão ou ratificação de acordos com partes relacionadas, salvo na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;

- aprovar qualquer demonstração financeira, modificação, ou qualquer política contábil, de dividendos ou impositiva da empresa relevante;
- aprovar a outorga de qualquer interesse sobre valores ou garantias de obrigações de terceiros;
- designar executivos que não sejam o CEO da Holdco I ou o diretor da TAM, ou reeleger os atuais CEO da TAM ou CFO da TAM; e
- aprovar qualquer voto da respectiva empresa ou suas subsidiárias em sua qualidade de acionista.

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

- Aprovar qualquer modificação nos estatutos de qualquer empresa relevante ou suas subsidiárias em relação às seguintes matérias: (i) objeto social; (ii) capital social; (iii) direitos inerentes a cada classe de ações e seus acionistas; (iv) as atribuições de assembleias ordinárias de acionistas ou as limitações às atribuições do Conselho; (v) alterações no número de conselheiros ou executivos; (vi) o prazo; (vii) alteração das sedes corporativas de uma empresa relevante; (viii) a composição, as atribuições e

os compromissos da administração de qualquer empresa relevante; e (ix) dividendos e outras distribuições;

- Aprovar a desintegração, dissolução ou liquidação de uma empresa relevante;
- Aprovar a transformação, fusão, separação ou qualquer tipo de reorganização societária de uma empresa relevante;
- Pagar ou distribuir dividendos ou realizar qualquer outro tipo de distribuição aos acionistas;
- Aprovar a emissão, o resgate ou a amortização de instrumentos de dívida, valores acionários ou valores conversíveis;
- Aprovar um plano de alienação de 50% ou mais dos ativos da Holdco I, por meio de venda, oneração ou a outro título, conforme determinado no balanço do ano anterior;
- Aprovar a alienação de 50% ou mais dos ativos da Holdco I que representem pelo menos 20% de Holdco I, por meio de venda, oneração ou a outro título, ou aprovar a venda, a oneração ou a alienação de valores acionários que provoquem a perda de controle da Holdco I;

# Governança corporativa

## ESTRUTURA DE PROPRIEDADE

### ACORDO DE ACIONISTAS

- Aprovar a concessão de interesses sobre instrumentos ou garantias para garantir as obrigações superiores a 50% dos ativos de uma empresa relevante; e
- Aprovar a execução, modificação, rescisão ou ratificação dos atos ou contratos com partes relacionadas, mas apenas nos casos em que a legislação pertinente exija a aprovação dessas matérias.

#### **Acordos de votos, transferências e outros acordos**

##### **Acordos de votos**

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

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

- As partes aceitam consultar umas às outras e envidar esforços de boa-fé para estabelecer acordos e atuar em conjunto em todos os atos (exceto os atos que exijam a aprovação da maioria nos termos da legislação chilena) e ser consideradas pelo Conselho de Administração da LATAM Airlines Group ou pelos acionistas da LATAM Airlines Group; e, se não for possível chegar a tal acordo, seguir as propostas de nosso Conselho de Administração;

- As partes aceitam manter o Conselho de Administração da LATAM Airlines Group com um total de nove membros e manter o quórum exigido para seus atos igual à maioria do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group; e

- Caso, após ter envidado esforços de boa-fé para chegar a um acordo em relação a qualquer ato que exija aprovação por maioria qualificada nos termos da legislação chilena e um período de mediação, as partes não consigam chegar a esse acordo, a TEP Chile aceita dar seu voto na matéria que exija maioria qualificada conforme indicado pelo Grupo Cueto, ao qual nos referimos como “voto direto”.

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

#### **Restrições às transferências**

Nos termos do acordo de acionistas Cueto Amaro, o Grupo Cueto e a TEP Chile estão sujeitos a determinadas restrições relacionadas a vendas, transferências e gravames das ações ordinárias da LATAM Airlines Group e (apenas no caso da TEP Chile) as ações com direito a voto da Holdco I de sua propriedade. Salvo por um número limitado das ações ordinárias da LATAM Airlines Group, nem o Grupo Cueto nem a TEP Chile poderão vender as ações ordinárias da LATAM Airlines Group, e a TEP Chile não poderá vender os direitos acionários da Holdco I até junho de 2015. Posteriormente, qualquer uma das partes estará autorizada a vender ações ordinárias da LATAM Airlines Group, sem prejuízo de: (i) determinadas limitações de volume e frequência dessa venda e (ii), apenas no caso da TEP Chile, a TEP Chile deverá cumprir determinados requisitos mínimos de propriedade. Em 31 de dezembro de 2021 ou após essa data, a TEP Chile

poderá vender em bloco todas as suas ações da LATAM Airlines Group e os direitos acionários da Holdco I, sem prejuízo das seguintes condições: (x) a aprovação do Conselho da LATAM em relação ao cessionário; (y) que a venda não tenha efeito adverso; e (z) que o direito de aquisição preferencial seja em favor do Grupo Cueto, condições às quais nos referimos em conjunto como “disposições de venda em bloco”. Um “efeito adverso” é definido no acordo de acionistas Cueto Amaro como um efeito adverso importante sobre a capacidade da Holdco I e nossa de deter ou receber os benefícios totais da propriedade da TAM e suas subsidiárias para conduzir os negócios de aviação em todo o mundo. O Grupo Cueto aceitou transferir todas as ações com direito a voto da Holdco I adquiridas em conformidade com tal direito de aquisição preferencial da LATAM, pelo mesmo valor pago por essas ações.

Além disso, a TEP Chile pode vender à LATAM Airlines Group todas as ações ordinárias e as ações com direito a voto da Holdco I, sem prejuízo do cumprimento das cláusulas de venda em bloco, caso ocorra um evento de liberação (conforme descrito a seguir) ou se a TEP Chile for obrigada a realizar dois ou mais votos dirigidos durante qualquer período de 24 meses em duas

# Governança corporativa

## ESTRUTURA DE PROPRIEDADE

### ACORDO DE ACIONISTAS

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

Além disso, após 31 de dezembro de 2021 e depois da data de vigência da propriedade total, a TEP Chile poderá vender integral ou parcialmente suas ações ordinárias da LATAM Airlines Group, sem prejuízo (x) do direito de preferência de aquisição em favor do Grupo Cueto

e, (y) das restrições à venda de ações ordinárias da LATAM Airlines Group mais de uma vez num período de 12 meses.

O acordo de acionistas Cueto Amaro prevê determinadas exceções a essas restrições à transferência para determinadas ações em poder da LATAM Airlines Group realizadas pelas partes e para transferências a filiais, em cada caso sob certas circunstâncias delimitadas.

#### Restrições às transferências de ações da TAM

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

#### Opção de conversão

Nos termos do acordo de acionistas Cueto Amaro e do acordo de acionistas da Holdco I, a LATAM tem o direito unilateral de converter nossas ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I, no limite máximo permitido por lei, e a aumentar nossa representação nos Conselhos de Administração da TAM e da Holdco I nos termos permitidos pelas leis brasileiras que dispõem sobre a propriedade e por outras leis pertinentes, caso a conversão não tenha efeitos. Em fevereiro de 2019, completamos os procedimentos para a permuta de ações da Holdco I S.A., por meio da qual a LATAM Airlines Group SA aumentou sua participação indireta na TAM S.A., de 48,99% a 51,04%. Essa transação foi realizada em conformidade com a Medida Provisória 863/2018, de 13 de dezembro de 2018, mediante à qual se permite a participação de até 100% de capital estrangeiro no setor aéreo brasileiro.

A partir de 31 de dezembro de 2021, e depois que a LATAM tiver convertido todas as suas ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I nos termos permitidos pelas leis brasileiras e outras legislações pertinentes, a LATAM terá o direito de adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I que estejam em

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

#### Aquisições de ações da TAM

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



## Governança corporativa

### INSTÂNCIAS DE DECISÃO

### COMPOSIÇÃO DO CONSELHO

#### IGNACIO CUETO PLAZA

Presidente do Conselho  
RUT: 7.040.324-2



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

#### ENRIQUE CUETO PLAZA

Vice-presidente do Conselho  
RUT: 6.694.239-2



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

#### ENRIQUE OSTALÉ CAMBIASO

Conselheiro  
RUT: 8.681.278-9



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

## Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

### COMPOSIÇÃO DO CONSELHO

#### NICOLÁS EBLEN HIRMAS

Conselheiro  
RUT: 15.336.049-9



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

#### HENRI PHILIPPE REICHSTUL

Conselheiro  
RUT: 48.175.668-5



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

#### PATRICK HORN

Conselheiro  
RUT: 6.728.323-6



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

## Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

### COMPOSIÇÃO DO CONSELHO

#### ALEXANDER WILCOX

Conselheiro

RUT: estrangeiro



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

#### EDUARDO NOVOA

Conselheiro

RUT: 7.836.212-K



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

#### SONIA VILLALOBOS

Conselheira

RUT: 21.743.859-4



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

# Governança corporativa

## INSTÂNCIAS DE DECISÃO

### RELATÓRIO ANUAL DE GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

De acordo com o disposto no item 5 do parágrafo 8 do artigo 50 bis da lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, o Comitê de Diretores da LATAM Airlines Group S.A. (a “Sociedade”, a “Companhia” ou “LATAM”) emite o seguinte relatório anual sobre sua gestão para o exercício de 2021.

#### **I. INTEGRAÇÃO DO COMITÊ DE DIRETORES**

O Comitê de Diretores da Sociedade é constituído por Eduardo Novoa Castellón, Patrick Horn García e Nicolás Eblen Hirmas, que são independentes conforme a lei norte-americana.

De acordo com a lei chilena, os dois primeiros têm a qualidade de conselheiros independentes. O Comitê de Diretores é presidido por Eduardo Novoa Castellón.

Os conselheiros foram eleitos na Assembleia Geral Ordinária realizada em 20 de abril de 2021, e o mandato é de dois anos conforme o disposto no estatuto da Sociedade.

#### **II. RELATÓRIO DE ATIVIDADES DO COMITÊ**

Durante o exercício de 2021, o Comitê de Diretores reuniu-se 57 vezes para exercer suas competências e cumprir seus deveres de acordo com o artigo 50 bis da lei nº 18.046 das Sociedades

Anônimas, bem como examinar ou avaliar os demais assuntos que o Comitê de Diretores julgar necessários, que diante de um ano que continua a ser marcado sobretudo pela pandemia da covid-19 e pelo Procedimento Capítulo 11 nos Estados Unidos (doravante denominado “Capítulo 11”), concentram-se principalmente em questões relacionadas ao plano de reestruturação da Companhia com vista à saída do Capítulo 11.

As principais questões abordadas são relatadas a seguir.

#### **Exame e revisão do balanço e das demonstrações financeiras**

O Comitê de Diretores examinou e revisou as demonstrações financeiras da Sociedade em 31 de dezembro de 2020, bem como no final dos trimestres que se encerraram em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2021 em sessões extraordinárias do Comitê em 9 de março, 6 de maio, 9 de agosto e 9 de novembro de 2021, respectivamente, incluindo o exame dos respectivos relatórios dos Auditores Externos da Sociedade, PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores e Cia. Limitada (“PWC”), que participaram nas quatro sessões para se pronunciar a respeito da qualidade de Auditores Externos da Companhia.

#### **Revisão dos relatórios de imparidade da unidade geradora de caixa**

Nas sessões realizadas nos dias 9 de fevereiro, 12 de abril, 30 de abril, 12 de julho e 18 de outubro de 2021, o Comitê de Diretores discutiu questões relacionadas ao teste de imparidade e análise de indícios de imparidade de determinados ativos incluídos nas demonstrações financeiras da unidade geradora de caixa de transporte aéreo. Os resultados do teste de imparidade em dezembro de 2020, análise de indícios de imparidade em 31 de março de 2021, teste de imparidade em 31 de março, análise de indicadores em 30 de junho e 30 de setembro de 2021, respectivamente, foram discutidos em detalhes, com a conclusão de que não há indícios de imparidade que justifiquem a necessidade de a Companhia realizar testes adicionais nessas datas, nem realizar ajuste contábil dos ativos na data de realização do teste.

#### **Sistemas de compensação para executivos e colaboradores**

Na reunião realizada em 8 de março de 2021, o Comitê examinou os atuais sistemas e políticas de remuneração e os planos de compensação dos principais executivos e colaboradores da Sociedade.

#### **Auditoria interna**

Nas sessões ordinárias e extraordinárias do Comitê de Diretores realizadas em 20 de janeiro, 17 de março, 10 de maio, 30 de julho, 3 de setembro, 18 de outubro e 10 de dezembro de 2021, foram analisadas questões referentes à Auditoria Interna. Foi revisado o estado do plano de Auditoria Interna realizado em 2020, destacando a quantidade de projetos que foram abordados, os aspectos relevantes dos trabalhos realizados e a apresentação dos relatórios de auditoria em que são analisados os riscos mais importantes, a apresentação e acordo do plano de trabalho para o ano de 2021 e o andamento dos trabalhos relacionados ao referido plano, bem como o andamento do plano de transformação de Auditoria Interna e Riscos.

#### **Auditorias de acordo com os regulamentos SOX**

Nas sessões do Comitê de Diretores nos dias 18 de janeiro, 10 de maio e 8 de novembro de 2021, foi apresentado o planejamento a ser seguido em termos dos regulamentos SOX para a certificação do ano de 2021. Também foram relatados os resultados obtidos na certificação SOX durante o ano de 2020, as questões mais relevantes a serem consideradas ao longo do ano de 2021, os projetos da Companhia que, por sua relevância,

# Governança corporativa

## INSTÂNCIAS DE DECISÃO

### RELATÓRIO ANUAL DE GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

podem gerar impacto em relação à regulamentação SOX, os principais impactos no ambiente de controle das contingências da covid-19 e Capítulo 11, e um cronograma a seguir em relação a esta certificação no ano de 2021.

#### **Serviços de Auditoria Externa – Plano de Trabalho de Auditorias Externas**

- Na sessão de 7 de junho de 2021, a firma de Auditores Externos PWC apresentou informações sobre o plano de trabalho a seguir em matéria de Auditoria Externa durante o ano de 2021, abordando questões referentes aos requisitos regulamentares exigidos em matéria de comunicação e os entregáveis do trabalho, a composição da equipe PWC que fornece serviços à Companhia, a abordagem consolidada de auditoria, os progressos obtidos ao longo do ano na revisão de controle interno e o cronograma de atividades e comunicações que serão mantidos com os membros do Comitê. Também são apresentadas informações sobre a proposta econômica com base no pedido da administração quanto à possibilidade de adiar por um ano a licitação dos serviços de auditoria externa.
- Na sessão ordinária de 7 de junho de 2021, a firma de Auditores Externos Ernst & Young (“EY”), responsável pela auditoria externa da subsidiária LATAM

Airlines Brasil, apresentou ao Comitê informações sobre a equipe, escopo e cronograma do seu trabalho, as principais questões a serem abordadas em 2021, as questões de controle interno – SOX e os próximos passos a seguir. Também são apresentadas informações sobre a proposta econômica com base no pedido da administração quanto à possibilidade de adiar por um ano a licitação dos serviços de auditoria externa.

#### **Gestão de Riscos Corporativos**

Nas sessões de 20 de janeiro e 10 de dezembro de 2021, foram revistos assuntos relacionados ao risco, incluindo na última sessão o mapa de riscos da Companhia no novo ambiente de baixa atividade, a pandemia da covid-19 e o Capítulo 11.

#### **Segurança**

Nas sessões do Comitê de Diretores de 18 de janeiro, 12 de abril e 12 de julho de 2021, foram analisados diversos assuntos relacionados à segurança, entre os quais se destacam segurança física e aérea, segurança cibernética e o modelo antifraude em *E-business*, entre outros.

#### **Compliance**

O Comitê de Diretores, nas sessões ordinárias de 8 de março e 13 de setembro de 2021, recebeu os relatórios

e treinamentos do atual Programa de *Compliance* e seus principais conteúdos, entre os quais se destacam o compromisso da alta administração, as normas e leis mais relevantes para a Organização, o desenvolvimento de políticas e padrões, o treinamento e as comunicações, os controles por país do status em que se encontram os Terceiros Intermediários (“TPI”), a identificação e gestão de riscos de *compliance* e o relatório de *compliance* no nível corporativo, entre outros.

#### **Políticas LATAM**

Nas sessões de 9 de agosto, 8 de novembro e 20 de dezembro de 2021, foram analisadas tanto as modificações nas políticas existentes quanto novas políticas, entre as quais a Política de Segurança da Informação, de Classificação da Informação, de Crédito e Risco de Crédito, de Segurança, Saúde e Meio Ambiente, de Rede Corporativa, de Mídias Sociais, e Diversidade e Inclusão.

#### **Exame de relatórios relacionados à Política de Operações com Partes Relacionadas (“OPR”)**

Na sessão do Comitê de 12 de julho de 2021, cumprida a obrigação de reportar estabelecida na Política de OPR, a administração informou o Comitê de Diretores sobre: (i) as operações habituais realizadas pelo Grupo LATAM com aquelas

subsidiárias em que sua participação seja inferior a 95%, (ii) as principais operações realizadas entre empresas do Grupo LATAM em geral, e (iii) as operações divulgadas na nota que acompanha as demonstrações financeiras sobre transações com partes relacionadas.

#### **Revisão de antecedentes relacionados ao Financiamento DIP (debtor in possession) no âmbito do Procedimento Capítulo 11**

Nas sessões do Comitê de Diretores em 4 de março, 26 de março, 2 de setembro, 7 de setembro, 21 de setembro, 23 de setembro, 7 de outubro, 14 de outubro e 21 de outubro de 2021, o Comitê de Diretores revisou e analisou as informações apresentadas sobre o Financiamento DIP (*debtor in possession*), Parcela B, no âmbito do Procedimento Capítulo 11, cumprindo a normativa relativa às operações com partes relacionadas, nos casos correspondentes. Da mesma forma, nas sessões de 7 de junho, 8 de novembro e 20 de dezembro de 2021, foram discutidos os repasses associados ao referido Financiamento DIP.

#### **Revisão de antecedentes relacionada ao Plano de Reorganização no âmbito do Procedimento Capítulo 11**

Nas sessões do Comitê de Diretores em 4 de março, 10 e 30 de junho, 28 de

# Governança corporativa

## INSTÂNCIAS DE DECISÃO

### RELATÓRIO ANUAL DE GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

julho, 26 de agosto, 2, 7, 16, 21, 21 e 30 de setembro, 7, 14, 21 e 28 de outubro, 4, 5, 10, 12, 18, 23, 26 de novembro, 9, 16, 23 e 30 de dezembro, todas do ano de 2021, o Comitê de Diretores revisou e analisou as informações apresentadas sobre o plano de reorganização e financiamento (o “Plano de Reorganização”) no contexto do Procedimento Capítulo 11 nos Estados Unidos. O referido Plano foi apresentado ao Tribunal em 26 de novembro de 2021.

#### Práticas de governança corporativa

Na reunião do Comitê de Diretores de 13 de setembro de 2021, foi revisto o plano de trabalho e os ajustes necessários ao questionário previsto no Anexo I da Norma Geral (“NCG”) nº 385 da CMF, em virtude dos quais analisa e examina as práticas de governança corporativa da LATAM correspondentes ao período.) Em seguida, na sessão de 20 de dezembro de 2020, os conselheiros foram informados sobre a emissão da NCG nº 461 da CMF, que revoga a NCG nº 385 e modifica a NCG nº 30, incorporando as informações sobre práticas de governança corporativa ao Relatório Anual a partir de 31 de dezembro de 2022, estabelecendo um novo plano para fins de cumprimento das modificações deste regulamento, que contempla incluir no Relatório de 2021 os principais fundamentos das

práticas de governança corporativa da Sociedade, incluindo o Manual de Práticas Corporativas da Sociedade e o Manual de Gestão de Informações de Interesse do Mercado.

#### Recomendações do Comitê de Diretores

Por outro lado, o Comitê de Diretores fez as recomendações indicadas mais abaixo neste relatório de gestão anual, por ocasião da nomeação dos Auditores Externos da Sociedade e dos Classificadores Privados de Risco para o exercício de 2021.

#### Relatório de Atividades por Sessão do Comitê de Diretores

O Comitê de Diretores reuniu-se e realizou sessões nas ocasiões indicadas abaixo, com uma breve relação dos assuntos examinados em cada uma dessas sessões.

- 1) Sessão Ordinária nº 217 – 18/01/2021
  - Atualização de negociação de frota e questões de DIP.
  - Riscos, Gestão de Sustentabilidade.
  - Gestão de Segurança.
  - Status de Certificação SOX.
- 2) Sessão Extraordinária nº 109 – 20/01/2021
  - Resultados do Plano de Trabalho de Auditoria Interna 2020.

- Atualização do Pilar de Riscos e Controles Internos.

#### 3) Sessão Extraordinária nº 110 – 09/02/2021

- Revisão do MOR referente ao mês de dezembro de 2020 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.
- Atualização do teste de imparidade e continuidade.

#### 4) Sessão Extraordinária nº 111 – 26/02/2021

- Revisão do MOR referente ao mês de janeiro de 2021 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

#### 5) Sessão Extraordinária nº 112 – 04/03/2021

- Atualização de questões solicitadas aos assessores sobre o plano de reorganização para a saída do Capítulo 11.
- Análise da possibilidade de financiamento DIP (*debtor in possession*), Parcela B.

#### 6) Sessão Ordinária nº 218 – 08/03/2021

- Questão jurídica no Brasil.
- Sistemas de Remuneração e Planos de Compensação para Executivos e Colaboradores da Sociedade.

- Atualização de negociação de frota e questões de DIP.
- Questões de *compliance*.
- Questões corporativas (proposta de auditores externos e classificadores privados de risco para o ano de 2021).
- Relatório anual de gestão do Comitê de Diretores.

#### 7) Sessão Extraordinária nº 113 – 09/03/2021

- Revisão das demonstrações financeiras em 31/12/2020.

#### 8) Sessão Extraordinária nº 114 – 17/03/2021

- Apresentação Deloitte – Plano de Transformação da Auditoria Interna.
- Andamento do Plano de Transformação da Auditoria Interna.
- Proposta de Plano de Auditoria Interna 2021.

#### 9) Sessão Extraordinária nº 115 – 26/03/2021

- Assuntos relacionados ao Capítulo 11.

#### 10) Sessão Extraordinária nº 116 – 30/03/2021

- Revisão do MOR referente ao mês de fevereiro de 2021 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

## Governança corporativa

### INSTÂNCIAS DE DECISÃO

### RELATÓRIO ANUAL DE GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

11) Sessão Ordinária nº 219 – 12/04/2021

- Atualização de negociação de frota e questões de DIP.
- Indicações de imparidade em relação às Demonstrações Financeiras de 31/03/2021.
- Atualização de segurança cibernética.
- Questões de Auditoria Interna.

12) Sessão Extraordinária nº 117 – 30/04/2021

- Teste de imparidade em relação à Demonstração Financeira de 31/03/2021.

13) Sessão Extraordinária nº 118 – 06/05/2021

- Revisão do MOR referente ao mês de março de 2021 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.
- Revisão das demonstrações financeiras em 31/03/2021.

14) Sessão Ordinária nº 220 – 10/05/2021

- Projeto ONE OPS.
- Atualização de negociação de frota e questões de DIP.
- Planejamento SOX 2021.
- Questões de Auditoria Interna.

15) Sessão Extraordinária nº 119 – 31/05/2021

- Revisão do MOR referente ao

mês de abril de 2021 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

16) Sessão Ordinária nº 221 – 07/06/2021

- Avaliação do processo de integração de Auditoria e Controle Interno pelo CEO.
- Atualização de negociação de frota e questões de DIP.
- Plano 2021 Auditores Externos EY.
- Plano 2021 Auditores Externos PwC.

17) Sessão Extraordinária nº 120 – 10/06/2021

- Informações sobre o Plano de Reorganização da LATAM.

18) Sessão Extraordinária nº 121 – 29/06/2020

- Revisão do MOR referente ao mês de maio de 2021 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

19) Sessão Extraordinária nº 122 – 30/06/2021

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

20) Sessão Ordinária nº 222 – 12/07/2021

- Atualização de negociação de frota e questões de DIP.
- Questões fiscais.

- Indicações de imparidade em relação às Demonstrações Financeiras de 30/06/2021.
- Modelo Antifraude E-Business LATAM.
- Acordo extrajudicial com o Ministério Público Econômico Nacional (“FNE”) no Chile.

21) Sessão Extraordinária nº 123 – 28/07/2021

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

22) Sessão Extraordinária nº 124 – 30/07/2021

- Kick off da consultoria Deloitte – Apoio ao Plano de Transformação de Auditoria e Riscos.
- Andamento do Plano de Transformação da Auditoria Interna.

23) Sessão Ordinária nº 223 – 09/08/2021

- Atualização de negociação de frota e questões de DIP.
- Derivados.
- Processos e controles da Companhia para riscos decorrentes do processo do Capítulo 11.
- Atualizações políticas da LATAM.
- Questões jurídicas.

24) Sessão Extraordinária nº 125 – 09/08/2021

- Revisão do MOR referente ao

mês de junho de 2021 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

- Revisão das demonstrações financeiras em 30/06/2021.

25) Sessão Extraordinária nº 126 – 26/08/2021

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

26) Sessão Extraordinária nº 127 – 31/08/2021

- Revisão do MOR referente ao mês de julho de 2021 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

27) Sessão Extraordinária nº 128 – 02/09/2021

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

28) Sessão Extraordinária nº 129 – 03/09/2021

- Andamento da consultoria Deloitte – Apoio ao Plano de Transformação, Auditoria Interna e Riscos.

29) Sessão Extraordinária nº 130 – 07/09/2021

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

## Governança corporativa

### INSTÂNCIAS DE DECISÃO

### RELATÓRIO ANUAL DE GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

- 30) Sessão Ordinária nº 224 – 13/09/2021
- Atualização de negociação de frota e questões de DIP.
  - Atualização de questões de *compliance*.
  - Projeto Restart – Sistema unificado de negócios de carga.
  - Análise das informações exigidas pela Norma Geral nº 385 da Comissão para o Mercado Financeiro (CMF).
- 31) Sessão Extraordinária nº 131 – 16/09/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 32) Sessão Extraordinária nº 132 – 21/09/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 33) Sessão Extraordinária nº 133 – 23/09/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 34) Sessão Extraordinária nº 134 – 30/09/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 35) Sessão Extraordinária nº 135 – 01/10/2021
- Revisão do MOR referente ao mês de agosto de 2021 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.
- 36) Sessão Extraordinária nº 136 – 07/10/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 37) Sessão Extraordinária nº 137 – 14/10/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 38) Sessão Ordinária nº 225 – 18/10/2021
- Atualização de negociação de frota e questões de DIP.
  - Atualização do Manual de Gestão de Informações de Interesse do Mercado.
  - Indicações de imparidade em relação às Demonstrações Financeiras de 30/09/2021.
  - Projeto SAP/Hana (*brownfield*).
  - Andamento da consultoria Deloitte – Apoio ao Plano de Transformação, Auditoria Interna e Riscos.
- 39) Sessão Extraordinária nº 138 – 21/10/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 40) Sessão Extraordinária nº 139 – 28/10/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 41) Sessão Extraordinária nº 140 – 04/11/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 42) Sessão Extraordinária nº 141 – 05/11/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 43) Sessão Ordinária nº 226 – 08/11/2021
- Atualização de negociação de frota e questões de DIP.
  - Política de Crédito e Risco de Crédito.
  - Disposições contábeis.
  - Status SOX.
  - Atualizações políticas da LATAM.
- 44) Sessão Extraordinária nº 142 – 09/11/2021
- Revisão do MOR referente ao mês de setembro de 2021 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.
  - Revisão das demonstrações financeiras em 30/09/2021.
- 45) Sessão Extraordinária nº 143 – 10/11/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 46) Sessão Extraordinária nº 144 – 12/11/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 47) Sessão Extraordinária nº 145 – 18/11/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 48) Sessão Extraordinária nº 146 – 23/11/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 49) Sessão Extraordinária nº 147 – 26/11/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 50) Sessão Extraordinária nº 148 – 30/11/2021
- Revisão do MOR referente ao mês de outubro de 2021 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.
- 51) Sessão Extraordinária nº 149 – 09/12/2021
- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 52) Sessão Extraordinária nº 150 – 10/12/2021
- Andamento da consultoria Deloitte – Apoio ao Plano de Transformação, Auditoria Interna e Riscos.
  - Andamentos do Plano de Transformação da Auditoria Interna.
  - Status do Plano de Auditoria 2021.
  - Status do Pilar de Risco.



53) Sessão Extraordinária nº 151 – 16/12/2021

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

54) Sessão Ordinária nº 227 – 20/12/2021

- Atualização de negociação de frota e questões de DIP.
- Possível revisão do contrato de carga com a parte relacionada.
- Assunto Segurança, Saúde e Meio Ambiente (SSMA)
- Norma Geral nº 385.
- Atualizações políticas da LATAM.
- Assunto Remuneração – Plano de Incentivo Corporativo.

55) Sessão Extraordinária nº 152 – 23/12/2021

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

56) Sessão Extraordinária nº 153 – 30/12/2021

- Revisão do MOR referente ao mês de novembro de 2021 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

57) Sessão Extraordinária nº 154 – 30/12/2021

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

### III. REMUNERAÇÃO E DESPESAS DO COMITÊ DE DIRETORES

A Assembleia Geral Ordinária da Sociedade, realizada em 20 de abril de 2021, estabeleceu que cada conselheiro que integra o Comitê deve manter o equivalente a 80 Unidades de Fomento por conceito de mensalidade, mas que tal valor seja pago por cada sessão do Comitê de Administração na qual comparecer, sem limite de sessões. Esta proposta significou a alteração da remuneração que havia sido aprovada para o exercício anterior, de modo que os conselheiros que integram o Comitê de Diretores sejam remunerados por cada sessão à qual comparecerem.

Para o funcionamento do Comitê de Diretores e seus assessores, a lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas estabelece que seu orçamento de despesas deve ser, no mínimo, igual à soma das remunerações anuais dos membros do Comitê. Nesse sentido, a referida Assembleia Geral Ordinária aprovou a manutenção do mesmo orçamento aprovado em exercícios anteriores de 2.880 Unidades de Fomento. Em 2021, este orçamento de despesas não foi utilizado.

### IV. RECOMENDAÇÕES DO COMITÊ DE DIRETORES

#### IV.1 Proposta de Nomeação de Auditores Externos

Na reunião do Comitê de Diretores de 8 de março de 2021 e de acordo com o disposto no item 2) do oitavo parágrafo do artigo 50 bis da lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, fica acordado propor ao Conselho de Administração da Sociedade, com base na análise dos trabalhos dos auditores externos e na avaliação de desempenho de 2020 das empresas de auditoria apresentada pela Administração, dar continuidade aos auditores externos já eleitos e ratificados na Assembleia Geral Ordinária da Sociedade realizada em 30 de abril de 2020, que correspondem à PWC para a controladora, EY para o Brasil e PWC para os SSC (demais países de língua espanhola nos quais a LATAM atua), considerando ainda que o contrato firmado com a PWC está em vigor atualmente em decorrência da licitação para os serviços de Auditoria Externa realizados em 2018 pela Sociedade e que inclui a prestação dos referidos serviços para os períodos de 2019, 2020 e 2021. A proposta anterior foi aprovada pela Assembleia Geral da Sociedade realizada em 20 de abril de 2021.

#### IV.2 Proposta de Classificadores Privados de Risco

O Comitê de Diretores na sessão realizada em 8 de março de 2021, e de acordo com o disposto no item 2) do oitavo parágrafo do artigo 50 bis da lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, concordou em propor ao Conselho de Administração os Classificadores de Risco para a Assembleia Geral Ordinária da Sociedade em 20 de abril de 2021. Nesse sentido, o Comitê deliberou propor ao Conselho de Administração da Sociedade a designação das seguintes firmas locais de classificação de risco: Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada, Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada e International Credit Rating (ICR) Compañía Clasificadora de Riesgo Limitada. Relativamente aos classificadores internacionais de risco, o Comitê de Diretores decidiu propor ao Conselho de Administração a designação das seguintes firmas: Fitch Ratings, Inc., Moody's Investors Service e Standard & Poor's Ratings Services.

## Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

### PRINCIPAIS EXECUTIVOS



**ROBERTO ALVO**

CEO LATAM Airlines Group

RUT: 8.823.367-0

Roberto Alvo é diretor-presidente da LATAM (CEO), cargo que ocupa desde 31 de março de 2020, antes do qual trabalhava, desde maio de 2017, como vice-presidente comercial (CCO) da empresa, sendo responsável pela gestão das receitas de Passageiros e Carga do grupo, com todas as unidades de negócios subordinadas a ele. Anteriormente, foi vice-presidente Internacional e de Alianças da LATAM Airlines desde 2015 e vice-presidente de Planejamento Estratégico e

Desenvolvimento desde 2008. Alvo ingressou na LAN Airlines em novembro de 2001, onde atuou como diretor de Administração e Finanças da LAN Argentina, como gerente de Desenvolvimento e Planejamento Financeiro na LAN Airlines e como vice-gerente de Finanças na LAN Airlines. Antes de 2001, Alvo ocupou vários cargos na Sociedad Química y Minera de Chile S.A., uma importante empresa de mineração não metálica. É engenheiro civil pela Pontifícia Universidade Católica de Chile e obteve um MBA do IMD em Lausanne (Suíça).



**HERNÁN PASMÁN**

Vice-presidente de Operações e Manutenção

RUT: 21.828.810-3

Hernán Pasmán é vice-presidente de Operações e Manutenção do LATAM Airlines Group desde outubro de 2015. Ingressou na LAN Airlines em 2005 como responsável pelo planejamento estratégico e análise financeira das áreas técnicas. Entre 2007 e 2010, atuou como diretor de Operações da LAN Argentina e depois como CEO da LAN Colômbia em 2011. Antes de ingressar na empresa, entre 2001 e 2005, Pasmán foi consultor da McKinsey & Company em Chicago.

Entre 1995 e 2001, ocupou cargos na Citicorp Equity Investments, Telefonica da Argentina e Motorola da Argentina. Pasmán é engenheiro industrial pela ITBA (1995) e possui MBA pela Kellogg Graduate School of Management (2001).



**RAMIRO ALFONSÍN**

Vice-presidente de Finanças

RUT: 22.357.225-1

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



**MARTIN ST. GEORGE**

Vice-presidente Comercial

RUT: estrangeiro

Martin St. George ingressou no LATAM Airlines Group em 2020 como vice-presidente comercial após uma carreira de mais de 30 anos na indústria de aviação na América do Norte e na Europa. Antes de ingressar na LATAM, operou uma empresa de consultoria em estratégia, atendendo companhias aéreas e clientes da indústria de viagens nos Estados Unidos, Caribe e Europa, incluindo um cargo de vice-presidente jurídico interino na Norwegian Air

Shuttle ASA. De 2006 a 2019, trabalhou para a JetBlue Airways, em cargos de marketing, networks e, finalmente, como vice-presidente jurídico da JetBlue. St. George é engenheiro civil graduado pelo Massachusetts Institute of Technology.

## Governança corporativa

### INSTÂNCIAS DE DECISÃO

#### PRINCIPAIS EXECUTIVOS



**JULIANA RIOS**

Vice-presidente de TI e Digital

RUT: estrangeira

Juliana Rios tem mais de 20 anos de atuação em serviços e tecnologia nos setores financeiro e de aviação. Sua experiência inclui transformação empresarial, fusões e aquisições; digitalização; tecnologia da informação; e gestão de projetos de larga escala, como a migração para PSS. Em sua função atual, como vice-presidente de TI e Digital, orienta os esforços de transformação digital da LATAM Airlines ao mesmo tempo em que mantém o funcionamento dos aplicativos e da infraestrutura da empresa.

Antes de juntar-se à LATAM Airlines, em 2015, Juliana integrou a alta governança do Banco Santander no Brasil, tendo capitaneado a estratégia no varejo e de experiência do cliente. Dirigiu programas de integração no Brasil, na Itália e nos Países Baixos. Juliana é formada em administração de empresas e tem MBA em gestão corporativa pelo Ibmec, Brasil.



**JUAN JOSE TOHA**

Diretor de Assuntos

Corporativos e Sustentabilidade

RUT: 16.655.612-0

Juan José Tohá é jornalista e tem especialização em Sustentabilidade pela Universidade de Oxford e mestrado e doutorado em Comunicação pela Universidade Autônoma de Barcelona. Tem ampla experiência na criação e execução de estratégias de comunicação e relacionamento de organizações com o seu entorno. Atuou no escritório regional da FAO para a América Latina e o Caribe, com sede em Santiago, no Chile, e foi gerente de Comunicação da

Codelco e da BHP América do Sul. Em 2019 passou a integrar o grupo LATAM como diretor de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade reportando-se diretamente ao CEO do grupo LATAM na articulação da estratégia da estratégia corporativa de Assuntos Públicos, Comunicação Externa e Sustentabilidade.



**PAULO MIRANDA**

Vice-presidente de Clientes

RUT: estrangeiro

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



**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, foi gerente de Recursos Humanos da D&S, empresa chilena de varejo. Entre 1997 e 2003, ocupou vários cargos na Unilever, incluindo gerente de Recursos Humanos, gerente de Treinamento e Contratação e Desenvolvimento Executivo para a América Latina. Del Real é psicólogo formado pela Universidade Gabriela Mistral.



**JUAN CARLOS MENCIO**

Vice-presidente Jurídico e de Compliance

RUT: 24.725.433-1

Juan Carlos Menció é vice-presidente Jurídico e de Compliance do LATAM Airlines Group desde 1º de setembro de 2014. Menció ocupou anteriormente o cargo de assessor geral para a América do Norte para a LATAM Airlines Group e suas empresas relacionadas, bem como assessor geral para suas operações de Carga ao redor do mundo, desde 1998. Antes de ingressar na LAN, trabalhou como advogado em Nova York e na Flórida,

representando várias companhias aéreas internacionais. Menció formou-se em Finanças Internacionais e Marketing pela School of Business da University of Miami e obteve seu título de doutor em Direito pela Loyola University.

# Governança corporativa

## INSTÂNCIAS DE DECISÃO

### PARTICIPAÇÃO EM ASSOCIAÇÕES

102-13

Como membro de entidades representativas, a LATAM participa das suas atividades de fomento ao debate estratégico e à construção conjunta de soluções e colabora com o debate de políticas públicas e normas que afetam o setor. Em 2021, as contribuições financeiras às diversas entidades totalizaram US 1,3 milhão. Os maiores valores foram direcionados à Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), à Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata) e ao Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea).

#### Argentina

- Cámara de Compañías Aéreas en Argentina (JURCA)

#### Brasil

- Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav)
- Associação Brasileira de Agências de Viagens Corporativas (Abracorp)
- Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear)
- Associação Brasileira de Anunciantes (ABA)
- Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje)
- Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata)
- Câmara de Comércio Brasil – Estados Unidos (Amcham Brasil)
- Flight Safety Foundation (FSF)
- G100 Brasil (G100 Brasil)
- Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib)
- Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea)

#### Chile

- Associação Chilena de Aerolíneas (ACHILA)
- Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata)
- Associação Latino-americana e do Caribe de Transporte Aéreo (Alta)
- Câmara de Comércio Chile – Estados Unidos (Amcham Chile)
- Centro de Estudos Públicos
- Federação das Empresas de Turismo do Chile (Fedetur)
- Fundação Chilena do Pacífico
- Instituto Chileno de Administração Racional de Empresas (Icare)
- Pacto Global
- Sociedade de Fomento Fabril (Sofofa)

#### Colômbia

- Associação de Linhas Aéreas Internacionais na Colômbia (Alaico) – Carga
- Asociación de Transporte Aéreo da Colômbia (Atac)

#### Equador

- Associação de Representantes de Linhas Aéreas (Arlae)
- Câmara de Indústrias de Guayaquil
- Câmara de Indústrias de Pichincha
- Club 30%
- Pacto Global

#### Peru

- Associação de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (Aetai)
- Associação Peruana de Empresas Aéreas (Apea)
- Câmara de Comércio Peru-Estados Unidos (Amcham Peru)
- Câmara Nacional de Turismo (Canatur)
- Câmara Regional de Turismo de Cusco (Cartuc)
- Instituto Peruano de Economia (IPE)
- Peru Sustentável
- Sociedade de Comércio Exterior do Peru (Comex Peru)

## Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

### MARCO REGULATÓRIO

Abaixo é apresentada uma breve referência aos efeitos materiais dos regulamentos aeronáuticos e outros em vigor nas jurisdições relevantes em que operamos. Estamos sujeitos à jurisdição de vários órgãos reguladores e de aplicação da lei em cada um dos países em que operamos. Acreditamos que obtivemos e mantivemos a autoridade necessária, incluindo autorizações e certificados de operação, quando necessário, que estão sujeitos ao cumprimento contínuo de estatutos, normas e regulamentos relativos ao setor aéreo, incluindo quaisquer normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

Os países nos quais realizamos a maioria de nossas operações são estados contratantes e membros permanentes da OACI, órgão das Nações Unidas criado em 1947 para auxiliar no planejamento e desenvolvimento do transporte aéreo internacional. A OACI estabelece normas técnicas para o setor

da aviação internacional. Na ausência de regulamentos locais aplicáveis referentes a segurança ou manutenção, os países em que operamos incorporaram a maioria das normas técnicas da OACI como referência. Acreditamos que estamos cumprindo todas as normas técnicas relevantes.

#### REGULAMENTOS AMBIENTAIS E DE RUÍDO

Não há normas ou controles ambientais relevantes impostos às companhias aéreas, aplicáveis às aeronaves ou que nos afetem de outra maneira nas jurisdições em que operamos, exceto pelas leis e normas ambientais de aplicação geral.

Na Argentina, Brasil, Colômbia, Equador, Peru e Estados Unidos, as aeronaves devem cumprir certas restrições de ruído. As aeronaves da LATAM cumprem, substancialmente, todas essas restrições. As autoridades chilenas estão planejando aprovar uma norma relacionada ao ruído que rege as aeronaves que voam para e dentro do Chile, observando uma norma conhecida como “Requisitos da Fase 3”. Nossa frota já atende a essas normas, portanto, não acreditamos que a promulgação das normas propostas nos sobrecarregaria materialmente.

Em 2016, a ICAO adotou uma resolução que cria o Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA), que fornece uma estrutura para uma medida global baseada no mercado visando estabilizar as emissões de CO<sub>2</sub> na aviação civil internacional (ou seja, voos da aviação civil que partem de um país e chegam a outro). Com a adoção dessa estrutura, a indústria da aviação tornou-se a primeira a chegar a um acordo sobre suas emissões de CO<sub>2</sub>. O esquema, que define uma norma unificada para regular as emissões de CO<sub>2</sub> em voos internacionais, será implementado em várias fases pelos estados-membros da OACI a partir de 2021 (com estados-membros voluntários).

#### SEGURANÇA

Nossas operações estão sujeitas à jurisdição de vários órgãos em cada um dos países onde operamos, que estabelecem normas e requisitos para operação e manutenção de aeronaves.

Nos Estados Unidos, a Lei de Segurança da Aviação e Transporte exige, entre outros aspectos, a aplicação de certas medidas de segurança por companhias aéreas e aeroportos, como a exigência de que todas as bagagens de passageiros sejam examinadas quanto

a explosivos. O financiamento para segurança aérea e aeroportuária exigido pela Lei de Segurança da Aviação é fornecido em parte por uma taxa de segurança de passageiros de US\$ 5,60 por segmento, sujeito a um máximo de US\$ 11,20 por segmento. No entanto, as companhias aéreas são responsáveis pelos custos que excederem essa taxa. A aplicação 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 estabeleceu e a TSA implantou vários procedimentos e requisitos de segurança que impuseram e continuarão a impor ônus às companhias aéreas, passageiros e transportadoras.

Abaixo estão **alguns regulamentos aeronáuticos específicos** relacionados a direitos de rota e política de preços nos países em que operamos.

#### CHILE

##### Regulamento aeronáutico

Tanto a DGAC quanto a Assembleia de Aeronáutica Civil (“JAC”) supervisionam e regulam a indústria da aviação chilena. A DGAC se reporta diretamente à Força Aérea do Chile e é responsável por supervisionar o cumprimento

## Nosso negócio

### CONTEXTO SETORIAL

### MARCO REGULATÓRIO

das leis e regulamentos chilenos relacionados à navegação aérea. A JAC é a autoridade de aviação civil chilena. Baseado principalmente no Decreto-Lei nº 2.564, a JAC, que regulamenta a aviação comercial, estabelece as principais políticas comerciais para o setor de aviação no Chile e regulamenta a atribuição de rotas internacionais e o cumprimento de certos requisitos de seguro, enquanto a DGAC regula as operações de voo, incluindo equipe, regulamentos de aeronaves e segurança, controle de tráfego aéreo e gerenciamento de aeroportos. Obtivemos e mantemos a autoridade necessária do governo chileno para realizar operações de voo, incluindo certificados de autorização da JAC e certificados operacionais técnicos da DGAC, cuja continuação está sujeita ao cumprimento contínuo dos estatutos, regras e regulamentos aplicáveis do setor aéreo, incluindo quaisquer normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

O Chile é um Estado contratante e membro permanente da OACI. As autoridades chilenas incorporaram as normas técnicas da OACI para o setor de aviação internacional nas leis e regulamentos chilenos. Na ausência de regulamentos chilenos aplicáveis sobre segurança ou manutenção, a

DGAC incorporou a maioria das normas técnicas da OACI como referência. Acreditamos que estamos cumprindo todas as normas técnicas relevantes.

#### **Direitos de rota**

**Rotas domésticas:** As companhias aéreas chilenas não são obrigadas a obter licenças para transportar passageiros ou carga em qualquer rota doméstica, mas apenas cumprir os requisitos técnicos e de seguro estabelecidos respectivamente pela DGAC e pela JAC. Não há barreiras regulatórias que impeçam uma companhia aérea estrangeira de criar uma subsidiária chilena e entrar no mercado doméstico chileno usando essa subsidiária. Em 18 de janeiro de 2012, o Ministério dos Transportes e o Ministério da Economia do Chile anunciaram a abertura unilateral dos céus domésticos chilenos, que foi ratificado em novembro de 2013 e está em vigor desde essa data.

**Rotas internacionais:** Como companhia aérea que atende rotas internacionais, a LATAM também está sujeita a diversos acordos bilaterais de transporte aéreo civil que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Chile e outros países. Não pode haver garantia de que os acordos bilaterais existentes entre o Chile e governos estrangeiros

continuarão e a modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais poderia causar um efeito adverso relevante em nossas operações e resultados financeiros.

Os direitos de rotas internacionais, bem como os direitos de aterrissagem correspondentes, derivam de uma variedade de acordos de transporte aéreo negociados entre o Chile e governos estrangeiros. Nos termos desses acordos, o Governo de um país concede ao Governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas nacionais para operar serviços regulares para determinados destinos do primeiro e, em alguns casos, conectar-se a mais destinos em países terceiros. No Chile, quando houver disponibilidade de frequências de rotas adicionais de e para cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea qualificada pode se inscrever para obtê-las. Se houver mais de um solicitante para uma frequência de rota, a JAC a concede por meio de leilão público por um período de cinco anos. A JAC concede frequências de rotas sujeitas à condição de que a companhia aérea beneficiária as opere permanentemente. Se uma companhia aérea não operar uma rota por um período de seis meses ou mais, a JAC pode revogar seus direitos a essa rota.

As frequências das rotas internacionais são livremente transferíveis. No passado, geralmente pagávamos apenas valores nominais por frequências de rotas internacionais obtidas em leilões não contestados.

#### **Política de preços de passagens aéreas**

As companhias aéreas chilenas podem definir suas próprias tarifas domésticas e internacionais sem regulamentação governamental. Para obter mais informações, consulte “—Regulamento Antitruste” abaixo. Em 1997, a Comissão Antitruste aprovou e impôs um plano de tarifas autorregulatório específico para nossas operações nacionais no Chile, de acordo com a diretriz da Comissão Antitruste para manter um ambiente competitivo. De acordo com este plano, devemos notificar a JAC sobre qualquer aumento ou redução nas tarifas padrão em rotas consideradas “não competitivas” pela JAC e qualquer redução nas tarifas em rotas “competitivas” com pelo menos 20 dias de antecedência. Devemos notificar a JAC de qualquer aumento de tarifas em rotas “competitivas” com pelo menos 10 dias de antecedência. Além disso, as autoridades chilenas agora exigem a justificativa de qualquer alteração que fizermos em nossas tarifas em rotas não competitivas. Devemos também garantir que nossos retornos médios em

uma rota não competitiva não sejam maiores do que em rotas competitivas de distância semelhante.

### PERU

#### Regulamento aeronáutico

A Direção Geral de Aviação Civil do Peru (DGAC) supervisiona e regula a indústria da aviação peruana. A DGAC se reporta diretamente ao Ministério dos Transportes e Comunicações, sendo responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos peruanos referentes à navegação aérea. Além disso, a DGAC regulamenta a atribuição de rotas nacionais e internacionais e o cumprimento de determinados requisitos de seguro, bem como as operações de voo, incluindo equipe, aeronaves e regulamentos de segurança, controle de tráfego aéreo e gestão aeroportuária. Obtivemos e mantemos as autorizações necessárias do governo peruano para realizar operações de voo, incluindo autorizações e certificados de operação técnica, cuja continuação está sujeita ao cumprimento contínuo dos estatutos, regras e regulamentos aplicáveis do setor aéreo, incluindo quaisquer regras e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

O Peru é um Estado contratante e membro permanente da OACI. A OACI

estabelece normas técnicas para o setor de aviação internacional, que as autoridades peruanas incorporaram às leis e regulamentos peruanos. Na ausência de regulamentos peruanos aplicáveis sobre segurança ou manutenção, a DGAC incorporou a maioria das normas técnicas da OACI como referência. Consideramos que estamos cumprindo todas as normas técnicas relevantes.

#### Direitos de rota

**Rotas domésticas:** As companhias aéreas peruanas devem obter licenças para o transporte de passageiros ou carga em qualquer rota doméstica e cumprir os requisitos técnicos estabelecidos pela DGAC. As companhias aéreas não peruanas não estão autorizadas a fornecer serviços aéreos nacionais entre destinos no Peru.

**Rotas internacionais:** Como companhia aérea que atende rotas internacionais, a LATAM Airlines Perú também está sujeita a diversos acordos bilaterais de transporte aéreo civil que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Peru e outros países. Não pode haver garantia de que os acordos bilaterais existentes entre o Chile e governos estrangeiros continuarão e a modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais

poderia causar um efeito adverso relevante em nossas operações e resultados financeiros.

Os direitos de rotas internacionais, bem como os direitos de aterrissagem correspondentes, derivam de uma variedade de acordos de transporte aéreo negociados entre o Peru e governos estrangeiros. Nos termos desses acordos, o Governo de um país concede ao Governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas nacionais para operar serviços regulares para determinados destinos do primeiro e, em alguns casos, conectar-se a mais destinos em países terceiros. No Peru, quando houver disponibilidade de frequências de rotas adicionais de e para cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea qualificada pode se inscrever para obtê-las. Se houver mais de um solicitante para uma frequência de rota, a DGAC a concede por meio de leilão público por um período de quatro anos. A DGAC concede frequências de rotas sujeitas à condição de que a companhia aérea beneficiária as opere permanentemente. Se uma companhia aérea não operar uma rota por um período de 90 dias ou mais, a DGAC pode cancelar seus direitos a essa rota. Nos últimos anos, a DGAC revogou as frequências de rotas não utilizadas de várias operadoras peruanas.

### EQUADOR

#### Regulamento aeronáutico

Existem duas instituições que controlam a aviação comercial em nome do Estado: (i) o Conselho Nacional de Aviação Civil (o “CNAC”), que dirige a política de aviação; e (ii) a “DGAC”, que é um órgão técnico regulador e de controle. O CNAC emite alvarás de operação e outorga concessões de operação a companhias aéreas nacionais e internacionais. Além disso, emite pareceres sobre tratados bilaterais e multilaterais de transporte aéreo, aloca rotas e direitos de tráfego e aprova acordos operacionais conjuntos, como wet leases e *codeshares*.

Basicamente, a DGAC é responsável por:

- garantir que normas e regulamentos técnicos nacionais e normas e regulamentos internacionais da OACI sejam respeitados;
- manter registros de seguro, aeronavegabilidade e licenciamento para aeronaves civis equatorianas;
- manter o Registro Nacional de Aeronaves;
- emitir licenças para tripulações;

## Nosso negócio

### CONTEXTO SETORIAL

### MARCO REGULATÓRIO

- gerenciar o controle do tráfego aéreo no espaço aéreo nacional;
- aprovar codeshares; e
- modificar as licenças de funcionamento.

A DGAC também deve cumprir as normas e práticas recomendadas da OACI, já que o Equador é signatário da Convenção de Chicago de 1944.

#### **Direitos de rota**

**Rotas domésticas:** As companhias aéreas devem obter autorização do CNAC (autorização ou concessão de operação) para oferecer transporte aéreo. Para operações domésticas, apenas empresas constituídas no Equador podem operar localmente e somente aeronaves com licença equatoriana e os arrendamentos de aeronaves sem tripulação estão autorizados a operar no país.

**Rotas internacionais:** As licenças para operações internacionais são baseadas em tratados de transporte aéreo assinados pelo Equador ou, caso contrário, aplica-se o princípio da reciprocidade. Todas as companhias aéreas que operam na América Latina e que estão incorporadas em países membros da Comunidade Andina de

Nações (“CAN”) obtêm seus direitos de tráfego com base nas decisões atualmente em vigor sob tal regime, em particular a Decisão nº 582 de 2004, que garantem o livre acesso aos mercados, sem qualquer tipo de restrição, exceto por considerações técnicas.

#### **Política de preços de passagens aéreas**

Em 13 de outubro de 2011, foi aprovada a Lei Orgânica de Regulação e Controle do Poder de Mercado com o objetivo de evitar, prevenir, corrigir, eliminar e punir o abuso dos operadores econômicos com poder de mercado, bem como sancionar acordos restritivos, injustos e envolvendo práticas de conluio. Esta Lei cria uma nova entidade pública como autoridade máxima de execução e estabelece os procedimentos de investigação e as sanções aplicáveis, que são severas. As tarifas não são regulamentadas e estão apenas sujeitas a registro. Em geral, os tratados bilaterais relativos ao transporte aéreo estabelecem que o transporte aéreo é regido pela regulamentação do país de origem.

#### **BRASIL**

##### **Regulamento aeronáutico**

A indústria aeronáutica brasileira é regulamentada e supervisionada pela ANAC. A ANAC depende diretamente

do Ministério da Aviação Civil, que é subordinada ao poder executivo federal deste país. Principalmente com base na lei nº 11.182/2005, a ANAC foi criada para regular a aviação comercial, navegação aérea, alocação de rotas nacionais e internacionais, conformidade com certos requisitos de seguro, operações de voo, incluindo as normas referentes a colaboradores, aeronaves e segurança, o controle do tráfego aéreo (neste caso, compartilhando suas atividades e responsabilidades com o *Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)*, que é um secretariado público também subordinado ao Ministério da Defesa do Brasil e da gerência aeroportuária neste último caso, compartilhando responsabilidades com a *Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária* (empresa de infraestrutura aeroportuária brasileira, ou “INFRAERO”), uma empresa pública criada pela lei nº 5862/72, responsável pela administração, operação e exploração de aeroportos industriais e comercialmente brasileiros (com exceção dos aeroportos concedidos à iniciativa privada).

Obtivemos e mantemos as autorizações necessárias do governo brasileiro para realizar operações de voo, incluindo autorizações e certificados de operação técnica da ANAC, cuja continuação

está sujeita ao cumprimento contínuo dos estatutos, regras e regulamentos aplicáveis do setor aéreo, incluindo quaisquer regras e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

A ANAC é a autoridade brasileira de aviação civil e é responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos brasileiros referentes à navegação aérea. O Brasil é um Estado contratante e membro permanente da OACI. A OACI estabelece normas técnicas para o setor de aviação internacional, que as autoridades brasileiras, representadas pelo Ministério da Defesa do Brasil, incorporaram às leis e regulamentos brasileiros. Na ausência de regulamentos brasileiros aplicáveis sobre segurança ou manutenção, a ANAC incorporou a maioria das normas técnicas da OACI como referência.

#### **Direitos de rota**

**Rotas domésticas:** As companhias aéreas brasileiras operam sob concessão de serviço público; por esta razão, as companhias aéreas brasileiras são obrigadas a obter uma concessão das autoridades brasileiras para oferecer serviços de transporte aéreo de passageiros e carga. Além disso, um Certificado de Operador Aéreo (“COA”) também é necessário



## Nosso negócio

### CONTEXTO SETORIAL

### MARCO REGULATÓRIO

para que as Companhias Aéreas Brasileiras prestem serviços regulares de transporte de passageiros ou carga. As companhias aéreas brasileiras também devem cumprir todos os requisitos técnicos estabelecidos pela Autoridade Brasileira de Aviação (ANAC). Com base no Código Brasileiro Aeronáutico (“CBA”) estabelecido pela Lei Federal nº 7.565/86, não há restrições quanto à propriedade de companhias aéreas brasileiras por investidores estrangeiros. A CBA também estabelece que as companhias aéreas não brasileiras não estão autorizadas a prestar serviços de transporte aéreo doméstico no Brasil.

**Rotas internacionais:** As companhias aéreas brasileiras e estrangeiras que servem rotas internacionais também estão sujeitas a uma variedade de acordos bilaterais de transporte aéreo civil que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Brasil e outros países. Os direitos de rotas internacionais, bem como os direitos de aterrissagem correspondentes, derivam de uma variedade de acordos de transporte aéreo negociados entre o Brasil e governos estrangeiros. Nos termos desses acordos, o Governo de um país concede ao Governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas nacionais para operar serviços regulares para

determinados destinos do primeiro e, em alguns casos, conectar-se a mais destinos em países terceiros. No Brasil, quando houver disponibilidade de frequências de rotas adicionais de e para cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea qualificada pode se inscrever para obtê-las. Se houver mais de um solicitante para uma frequência de rota, a ANAC deverá fazer uma oferta pública e concedê-la à companhia aérea escolhida. A ANAC concede frequências de rotas sujeitas à condição de que a companhia aérea beneficiária as opere permanentemente. A resolução 491/18 da ANAC indica os requisitos para estabelecer a subutilização de uma frequência e como ela pode ser revogada e redistribuída. Esta disposição da resolução entrou em vigor em setembro de 2019.

#### **Política de preços de passagens aéreas**

As companhias aéreas brasileiras e estrangeiras podem estabelecer suas próprias tarifas internacionais e domésticas (neste último caso, apenas companhias aéreas brasileiras) sem regulamentação governamental, desde que não abusem de qualquer posição dominante de mercado que possam desfrutar. As companhias aéreas podem apresentar queixas ao Tribunal da Concorrência relativas a práticas monopolistas ou outras práticas de

preços de outras companhias aéreas que violem as leis antitruste brasileiras.

#### **COLÔMBIA**

##### **Regulamento aeronáutico**

A entidade governamental encarregada de regular, dirigir e supervisionar a aviação civil na Colômbia é a Aeronáutica Civil (a “AC”), agência técnica vinculada ao Ministério dos Transportes. A AC é a autoridade aeronáutica de todo o território nacional, encarregada de regular e supervisionar o espaço aéreo colombiano. A AC pode interpretar, aplicar e complementar todos os regulamentos da aviação civil e transporte aéreo para garantir o cumprimento do Regulamento Aeronáutico Colombiano (“RAC”). A AC também concede as licenças necessárias para o transporte aéreo.

##### **Direitos de rota**

A AC concede licenças de operação a empresas nacionais e estrangeiras que pretendam operar na, de e para a Colômbia. No caso das companhias aéreas colombianas, para obter a licença de operação, a empresa deve cumprir o RAC e os requisitos legais, econômicos e técnicos, para posteriormente ser submetida a audiências públicas onde se considere a conveniência e necessidade do serviço. O mesmo processo deve ser seguido para agregar rotas nacionais ou

internacionais, cuja concessão esteja sujeita aos instrumentos bilaterais firmados pela Colômbia. A única exceção para o descumprimento do procedimento de audiência pública é que a solicitação seja proveniente de um país membro da CAN ou que a rota ou autorização solicitada faça parte de um regime liberalizado. Mesmo que não passe pelo processo de audiência pública, a companhia aérea deve apresentar um estudo completo à AC e o pedido é publicado no site da autoridade. As rotas não podem ser transferidas sob hipótese alguma e não há restrição ao investimento estrangeiro em companhias aéreas nacionais.

##### **Política de preços de passagens aéreas**

Desde julho de 2007, conforme indicado na Resolução 3.299 da Aviação Civil, foram eliminadas as passagens aéreas de nível inferior para transporte internacional e doméstico. Por força da resolução 904 de fevereiro de 2012, a Aeronáutica Civil deixou de impor a obrigatoriedade de cobrança de taxa de combustível para o transporte doméstico e internacional de passageiros e cargas. A partir de 1º de abril de 2012, as companhias aéreas podem decidir se cobram uma sobretaxa de combustível. Caso seja cobrada uma taxa de combustível, ela deve fazer parte da tarifa, mas

ser divulgada separadamente nas passagens, publicidade ou outros métodos de marketing utilizados pela empresa.

Na mesma linha, a partir de 1º de abril de 2012, não há mais nenhuma restrição sobre as tarifas máximas divulgadas pelas companhias aéreas ou com relação às obrigações das companhias aéreas de informar a Aeronáutica Civil sobre as tarifas e condições atualizadas.

As taxas administrativas não estão sujeitas a qualquer alteração e a sua cobrança é obrigatória para o transporte de passageiros ao abrigo do Regulamento da Aeronáutica Civil. Aplicam-se taxas administrativas diferenciadas à venda de passagens através dos canais da Internet.

#### **REGULAMENTO ANTITRUSTE Chile**

A autoridade antitruste chilena, que chamamos de Ministério Público Econômico Nacional (“FNE”), supervisiona e investiga questões antitruste, que são regidas pelo Decreto-Lei nº 211 de 1973, conforme alterado, ou a “Lei Antitruste”. A Lei Antitruste estabelece como anticompetitivo qualquer comportamento que impeça, restrinja ou dificulte a concorrência ou seja estabelecido para produzir tais efeitos.

A Lei Antitruste continua, dando exemplos das seguintes condutas anticompetitivas: (i) cartéis; (ii) abuso de domínio; e (iii) interdependência. A Lei Antitruste define práticas abusivas como “A exploração abusiva por agente econômico, ou grupo deles, de posição dominante no mercado, fixando preços de compra ou venda, impondo outro produto à venda, alocando áreas ou participações de mercado ou impondo abusos semelhantes sobre outros; bem como práticas predatórias, ou de concorrência desleal, realizadas com o objetivo de alcançar, manter ou aumentar uma posição dominante”.

Uma pessoa lesada pode entrar com uma ação perante o Tribunal de Livre Concorrência do Chile (“TDLC”) por danos decorrentes de uma violação da Lei Antitruste. O TDLC tem autoridade para impor uma diversidade de sanções por violações da Lei Antitruste, incluindo: i) a alteração ou rescisão de atos e contratos; ii) a alteração ou dissolução das pessoas jurídicas envolvidas na conduta punida; e/ou (iii) a aplicação de multa de até 30% das vendas do infrator correspondente à linha de produtos e/ou serviços associados à infração, durante todo o período de duração da infração; ou, multa igual ao dobro do benefício econômico obtido pela empresa infratora; e quando

nenhuma dessas alternativas puder ser aplicada, multa de até aproximadamente US\$ 50.000.000 (60.000 UTA).

Conforme descrito anteriormente em “Direitos de Rota – Política de Preços de Passagem Aérea”, na Resolução nº 445 de agosto de 1995, o TDLC aprovou uma transação de controle de fusão entre LAN Chile e LANDECO, mas impôs um plano tarifário de medidas autorregulatórias específicas para o mercado doméstico de passageiros aéreos consistente com a diretiva TDLC para manter um ambiente competitivo no mercado doméstico. Este Plano de Política de Preços de Passagem Aérea foi atualizado pelo TDLC especificamente para manter seu objetivo, que consiste em uma regulação tarifária, por meio da qual são estabelecidas tarifas máximas em rotas não competitivas em regime 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. Em fevereiro de 2010, o FNE encerrou a investigação iniciada em 2007 em relação ao nosso cumprimento deste plano de autorregulação e não foram feitas observações adicionais.

Como condição da combinação da LAN e da TAM em junho de 2012, as autoridades antitruste chilena e brasileira impuseram determinadas medidas de mitigação como parte de sua aprovação da transação de fusão. Além disso, a associação também se apresentou às autoridades antitruste da Alemanha, Itália e Espanha. Todas essas jurisdições concederam autorizações incondicionais para esta transação. A fusão foi registrada junto às autoridades antitruste argentinas; a aprovação ainda está pendente. Para mais informações sobre essas medidas de mitigação, veja abaixo:

Em 21 de setembro de 2011, o TDLC emitiu uma decisão (a “Decisão”) referente ao processo de consulta iniciado em 28 de janeiro de 2011 em relação à combinação entre LAN e TAM. O TDLC, na Decisão, aprovou a combinação proposta entre LAN e TAM, sujeita a 14 condições, conforme descrito abaixo:

- Troca de slots no aeroporto de Guarulhos em São Paulo, Brasil;
- Extensão do programa de passageiro frequente às companhias aéreas que operam ou desejam operar as rotas Santiago-São Paulo, Santiago-Rio de Janeiro, Santiago-Montevideu e

## Nosso negócio

### CONTEXTO SETORIAL

### MARCO REGULATÓRIO

Santiago-Assunção por um período de cinco anos a partir da data efetiva da combinação;

- Assinatura de acordos interlinha com companhias aéreas que operam as rotas Santiago-São Paulo, Santiago-Rio de Janeiro e Santiago-Assunção;
- Certas restrições de capacidade e outras restrições transitórias aplicáveis à rota Santiago-São Paulo;
- Certas alterações ao plano de tarifas autorregulatórias da LAN aprovadas pelo TDLC com relação aos negócios de passageiros nacionais da LAN;
- A obrigação da LATAM de se retirar de uma aliança global de companhias aéreas dentro de 24 meses a partir da data em que a combinação entrar em vigor, exceto no caso de o TDLC aprovar de outra forma ou optar por não participar de nenhuma aliança global de companhias aéreas;
- Certas restrições em acordos de codeshare fora da aliança global de companhias aéreas à qual a LATAM pertence para rotas com origem ou destino no Chile ou conexão com a América do Norte e Europa ou com Avianca/TACA ou Gol para rotas internacionais na América do Sul,

incluindo a obrigação de consultar e obter a aprovação do TDLC antes da execução de alguns desses acordos de *codeshare*;

- O abandono de quatro frequências de tráfego aéreo com direitos de quinta liberdade entre o Chile e o Peru e as limitações à aquisição de mais de 75%, conforme o caso, das frequências de tráfego aéreo nessa rota e o período em que certas frequências de tráfego aéreo podem ser concedidas pelas autoridades chilenas de transporte aéreo à LATAM;
- Emissão de uma declaração pela LATAM em apoio à abertura unilateral dos céus nacionais chilenos (cabotagem) e abstendo-se de qualquer ação que impeça tal abertura;
- Promoção pela LATAM do crescimento e operação habitual dos aeroportos de Guarulhos (Brasil) e Arturo Merino Benítez (Chile), para facilitar o acesso a eles por outras companhias aéreas;
- Certas restrições em relação a incentivos de agências de viagens;
- Manter temporariamente 12 voos de ida e volta por semana entre o Chile e os Estados Unidos e pelo menos sete voos de ida e volta sem escalas por

semana entre o Chile e a Europa;

- Certas restrições transitórias ao aumento das tarifas nas rotas Santiago-São Paulo e Santiago-Rio de Janeiro para o negócio de passageiros e para as rotas Chile-Brasil para o negócio de carga; e
- Contratar um consultor independente, especialista em operações aéreas, que durante 36 meses e, em coordenação com o FNE, supervisionará e auditará o cumprimento das condições impostas pela Decisão.

Por volta de junho de 2015, o FNE iniciou uma ação judicial contra a LATAM perante o TDLC alegando que a LATAM não estava cumprindo certas condições atenuantes relacionadas a acordos de *codeshare* com companhias aéreas fora da aliança global da LATAM, conforme mencionado acima. Embora a LATAM tenha se oposto a essa alegação e respondido à alegação de acordo, um acordo foi alcançado entre o FNE e a LATAM (o “Acordo de Conciliação”). O Acordo de Conciliação aprovado pelo TDLC em 22 de dezembro de 2015 encerrou o processo legal iniciado pelo FNE e não estabeleceu qualquer violação pela LATAM das resoluções do TDLC ou qualquer regulamentação antitruste aplicável. O Acordo de Conciliação estabeleceu a obrigação da LATAM de alterar/rescindir determinados acordos de *codeshare*

e contratar um consultor terceirizado independente, que atuaria como consultor do FNE para supervisionar o cumprimento da Sétima Condição e do Acordo de Conciliação pela LATAM.

Em 31 de outubro de 2018, o TDLC aprovou os acordos comerciais conjuntos entre LATAM e American Airlines e entre LATAM e IAG, sujeitos a nove medidas de mitigação. Em 23 de maio de 2019, a Suprema Corte do Chile reverteu a decisão do TDLC e ambos os acordos foram rejeitados. Em 26 de setembro de 2019, a LATAM anunciou que o JBA com a American Airlines seria encerrado e, em 6 de dezembro de 2019, a LATAM anunciou que o JBA com o IAG não seria implementado.

Em 15 de outubro de 2019, a LATAM Airlines Group S.A. foi notificada de que o Ministério Público Econômico Nacional (“FNE”) iniciou a investigação nº 2585-19, sobre o Acordo entre LATAM Airlines Group S.A. e Delta Airlines Inc. Em 13 de agosto de 2021, o FNE, Delta e LATAM chegaram a um acordo extrajudicial pelo qual a investigação foi encerrada.

Em 31 de janeiro de 2022, a LATAM Airlines Group S.A. recebeu uma resolução emitida pelo TDLC em relação a uma solicitação da LATAM de esclarecimento sobre a Sétima Condição

## Nosso negócio

### CONTEXTO SETORIAL

### MARCO REGULATÓRIO

da Decisão. Esta resolução estabelece que os parágrafos VII.1 e VII.3 da referida condição se aplicam à LATAM mesmo que não pertença a uma aliança global de companhias aéreas.

A LATAM Airlines Group S.A. e a Delta Air Lines conseguiram chegar a um acordo sobre a implementação, juntamente com certas medidas mitigadoras para seu Acordo Transamericano de Joint Venture (JVA) com o FNE e, em 28 de outubro de 2021, recebeu a aprovação do acordo por parte do Tribunal de Livre Concorrência do Chile (“TDLC”).

#### **Brasil**

O CADE aprovou a associação LAN/TAM por decisão unânime em audiência de 14 de dezembro de 2011, com as seguintes condições: (1) O novo grupo combinado (LATAM) deve sair de uma das duas alianças globais das quais fazia parte (Star Alliance ou oneworld); e (2) O novo grupo combinado (LATAM) deverá oferecer a troca de dois pares de slots no Aeroporto Internacional de Guarulhos, a serem utilizados por eventuais terceiros interessados em oferecer voos diretos entre São Paulo e Santiago, Chile. Essas imposições estão em linha com as medidas de mitigação adotadas pelo TDLC no Chile.

Em 24 de fevereiro de 2021, o CADE aprovou sem recursos a joint venture

(JVA) entre Delta Air Lines e LATAM Airlines Group. Anteriormente, em um processo separado, o CADE aprovou sem recurso a aquisição pela DELTA de até 20% das ações ordinárias da LATAM em 18 de março de 2020.

#### **Uruguai**

Em 14 de dezembro de 2020, a autoridade antitruste do Uruguai (Comissão para a Promoção e Defesa da Concorrência) aprovou o JVA entre LATAM e Delta Air Lines. O mesmo acordo foi submetido à autoridade aeronáutica uruguaia (Direção Nacional de Aviação Civil e Infraestrutura Aeronáutica) em 21 de setembro de 2020 e aprovado por defeito em 20 de dezembro de 2020, uma vez que o prazo concedido pela Lei do Código Aeronáutico à autoridade para resolver o assunto expirou (90 dias após a apresentação).

#### **Estados Unidos**

Em 8 de julho de 2020, a LATAM e a Delta Air Lines protocolaram seu JVA junto ao DOT (Department of Transportation), solicitando aprovação e autorização antitruste para todos os acordos de aliança.

#### **Colômbia**

Em 4 de setembro de 2020, LATAM e DELTA enviaram seu JVA à Aerocivil, solicitando a aprovação do acordo, que foi finalmente recebido em 10 de maio de 2021.

#### **Santiago, 26 de fevereiro de 2021**

##### FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e com o disposto na Norma Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um 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, apresentando um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).
- Como parte das obrigações de reporte que a LATAM deve cumprir nos termos do Capítulo 11 do Procedimento, há a elaboração e entrega de um relatório mensal denominado MOR, ou seja, *Monthly Operating Report* (“MOR”).
- Em virtude do exposto, colocamos à disposição de sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de janeiro de 2021, emitido na data de hoje,

incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Empresa entrega regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e/ou regulamentação aplicável e foi elaborado com o exclusivo propósito de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Consequentemente, e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, apresentamos que a informação contida neste relatório, elaborada exclusivamente para cumprir as obrigações decorrentes do Capítulo 11 do Procedimento, não é auditada, tem alcance limitado e abrange um período com restrição de tempo, pelo que está sujeito 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 dos auditores externos quando apropriado.

#### **Santiago, 30 de março de 2021**

##### FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e com o disposto na Norma Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um 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, apresentando um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).
- Como parte das obrigações de reporte que a LATAM deve cumprir nos termos do Capítulo 11 do Procedimento, há a elaboração e entrega de um relatório mensal denominado MOR, ou seja, *Monthly Operating Report* (“MOR”).
- Em virtude do exposto, colocamos à disposição de sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de fevereiro de 2021, emitido na data de hoje,

incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Empresa entrega regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e/ou regulamentação aplicável e foi elaborado com o exclusivo propósito de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Consequentemente, e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, apresentamos que a informação contida neste relatório, elaborada exclusivamente para cumprir as obrigações decorrentes do Capítulo 11 do Procedimento, não é auditada, tem alcance limitado e abrange um período com restrição de tempo, pelo que está sujeito 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 dos auditores externos quando apropriado.

#### **Santiago, 31 de março de 2021**

##### FATO RELEVANTE

De acordo com o artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Norma Geral nº 30, de sua Comissão, devidamente habilitada para tanto, informo o seguinte Fato Relevante referente à LATAM Airlines Group S.A. (a “Sociedade”):

O Conselho de Administração da Companhia, realizado em 30 de março de 2021, concordou em convocar a Assembleia Geral Ordinária da Sociedade (a “Assembleia”) para o dia 20 de abril de 2021, às 15h00, no Camino a Lampa 9978, Santiago, que será realizada remotamente de forma exclusiva, conforme indicado abaixo, para conhecer ou se pronunciar, conforme o caso, sobre os seguintes assuntos:

1. Relatório Anual, Balanço Patrimonial e Demonstrações Financeiras do Exercício de 2020; a situação da Sociedade; e respectivo relatório da Empresa de Auditoria Externa;
2. Eleição da Diretoria;
3. Remuneração do Conselho de Administração para o Exercício de 2021;
4. Remuneração e orçamento do Comitê do Conselho para o Exercício de 2021;

5. Nomeação da Empresa de Auditoria Externa;
6. Nomeação de Agências de Classificação de Risco;
7. Determinação do jornal para as publicações que a Sociedade deve fazer;
8. Conta de operações com partes relacionadas; e
9. Outros assuntos de interesse social específicos da Assembleia Geral Ordinária.

Terão o direito de participar da Assembleia, e de exercer 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 celebração, ou seja, registrados à meia-noite do dia 14 de abril de 2021.

Ficou deliberado que a Assembleia seja realizada exclusivamente a distância, de modo que a implementação dos meios tecnológicos utilizados constitua seu único mecanismo de participação e votação, a fim de evitar que as pessoas que a assistem se exponham ao contágio. Para isso, o acionista interessado em participar da Assembleia, ou seu representante, deverá, até as 18h00 do dia anterior à Assembleia, registrar-se no site <https://autenticacion.dcv.cl/> ou enviar um e-mail para [juntaslatam@latam](mailto:juntaslatam@latam).

com, manifestando seu interesse em participar da Assembleia, anexando uma imagem digitalizada de sua carteira de identidade em ambos os lados, da procuração, se for o caso, e do formulário de inscrição para participação na Assembleia. O restante da documentação exigida e informações mais detalhadas sobre como se inscrever, participar e votar a distância na Assembleia e demais aspectos adequados para o efeito, serão oportunamente comunicados no site da Sociedade, [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

Os editais de convocação serão publicados no Diário La Tercera, de Santiago, nos dias 5, 13 e 15 de abril de 2021.

Os acionistas poderão obter cópia dos documentos que fundamentam as matérias sobre as quais devem se pronunciar na Assembleia, a partir de 05 de abril de 2021, no site da Sociedade, [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

Além disso, qualquer acionista que desejar obter cópia dos referidos documentos poderá entrar em contato, também a partir de 5 de abril de 2021, com a área de atendimento ao investidor da Companhia pelo e-mail [InvestorRelations@latam.com](mailto:InvestorRelations@latam.com) ou pelo telefone (56-2) 2565-8785, para esta finalidade. Dentre esses documentos,

estarão disponíveis informações sobre as propostas das empresas de auditoria externa que serão propostas à Assembleia para o Exercício de 2021 e seus respectivos fundamentos.

#### **Santiago, 20 de abril de 2021**

##### Comunicar FATO RELEVANTE - Novo Conselho de Administração

Atendendo ao disposto nos artigos 9º e 10º da Lei nº 18.045 do Mercado de Valores Mobiliários, e ao disposto na Norma Geral nº 30 de 1989 daquela Comissão, informo como Fato Relevante que, na Assembléia Geral Ordinária (a “Assembleia”) da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) realizada em 20 de abril de 2021, os acionistas da LATAM procederam à eleição dos membros do Conselho de Administração da LATAM, que terão mandato de dois anos.

Na eleição que ocorreu na Assembleia, foram eleitos como conselheiros as seguintes pessoas:

1. Patrick Horn García (independente);
2. Eduardo Novoa Castellón; (independente)
3. Sonia J.S. Villalobos;
4. Enrique Ostalé Cambiaso;
5. Nicolás Eblen Hirmas;
6. Alexander D. Wilcox;
7. Henri Philippe Reichstul;
8. Ignacio Cueto Plaza; e
9. Enrique Cueto Plaza.

## Nosso negócio

### CONTEXTO SETORIAL

### FATOS RELEVANTES

#### Santiago, 27 de abril de 2021

##### NOMEAÇÃO DO PRESIDENTE E VICE-PRESIDENTE E DO COMITÊ DE DIRETORES

De acordo com o artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Norma Geral nº 30, de sua Comissão, devidamente habilitada para tanto, informo o seguinte Fato Relevante referente à LATAM Airlines Group S.A. (a “Sociedade”):

I. *Presidente e Vice-Presidente.* Na Reunião do Conselho realizada na mesma data, Ignacio Cueto Plaza e Enrique Cueto Plaza, respectivamente, foram nomeados Presidente e Vice-Presidente do Conselho.

II. *Comitê de Diretores.* Da mesma forma, na mesma Sessão do Conselho de Administração e de acordo com o disposto no artigo 50 bis da Lei nº 18.046 de Sociedades Anônimas, foi registrado que o Comitê de Diretores seria composto pelos conselheiros Eduardo Novoa Castellón (independente), Patrick Horn García (independente) e Nicholas Eblen Hirmas.

#### Santiago, 6 de maio de 2021

##### FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e com o disposto na Norma Geral nº 30, devidamente autorizado

pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”), o seguinte:

Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um 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, apresentando um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).

• Como parte das obrigações de reporte que a LATAM deve cumprir nos termos do Capítulo 11 do Procedimento, há a elaboração e entrega de um relatório mensal denominado MOR, ou seja, *Monthly Operating Report* (“MOR”).

• Em virtude do exposto, colocamos à disposição de sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de março de 2021, emitido na data de hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

• O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Empresa

entrega regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e/ou regulamentação aplicável e foi elaborado com o exclusivo propósito de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Consequentemente, e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, apresentamos que a informação contida neste relatório, elaborada exclusivamente para cumprir as obrigações decorrentes do Capítulo 11 do Procedimento, não é auditada, tem alcance limitado e abrange um período com restrição de tempo, pelo que está sujeito 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 dos auditores externos quando apropriado.

#### Santiago, 31 de maio de 2021

##### FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e com o disposto na Norma Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE

da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”), o seguinte:

• Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um 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, apresentando um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).

• Como parte das obrigações de reporte que a LATAM deve cumprir nos termos do Capítulo 11 do Procedimento, há a elaboração e entrega de um relatório mensal denominado MOR, ou seja, *Monthly Operating Report* (“MOR”).

• Em virtude do exposto, colocamos à disposição de sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de abril de 2021, emitido na data de hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

• O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Empresa entrega regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e/ou regulamentação aplicável e foi elaborado com o exclusivo propósito de

cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Consequentemente, e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, apresentamos que a informação contida neste relatório, elaborada exclusivamente para cumprir as obrigações decorrentes do Capítulo 11 do Procedimento, não é auditada, tem alcance limitado e abrange um período com restrição de tempo, pelo que está sujeito 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 dos auditores externos quando apropriado.

#### **Santiago, 9 de junho de 2021**

Comunicar FATO RELEVANTE

Em virtude do disposto nos artigos 9º e 10 da Lei nº 18.045 do Mercado de Valores Mobiliários, e do disposto na Norma Geral nº 30 de 1989 desta Superintendência, devidamente habilitada, comunico o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), com inscrição no Registro de Valores Mobiliários nº 306:

- Conforme informado pelo Fato

Relevante, datado de 29 de setembro de 2020, LATAM, determinadas entidades de seu grupo empresarial que fazem parte do processo de reorganização da LATAM nos Estados Unidos (“Procedimento do Capítulo 11”) e as demais partes interessadas na proposta de financiamento aprovado pelo Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York, assinou um contrato denominado *Super-Priority Debtor-In Possession Term Loan Agreement* (o “Contrato de Crédito DIP”) no valor de até US\$ 2,45 bilhões.

- Da mesma forma, em 8 de outubro de 2020, por meio de Fato Relevante, a LATAM informou, no âmbito do Procedimento do Capítulo 11, que ocorreu o primeiro desembolso no âmbito do Contrato de Crédito DIP no valor de US\$ 1,15 bilhão.

- Em consideração à extensão das restrições de saúde e mobilidade impostas pelas autoridades nos diferentes países em que a Empresa opera, bem como a análise da projeção de liquidez da Empresa, o Conselho de Administração da LATAM concordou em informar no âmbito do Procedimento do Capítulo 11 que, em sessão ordinária realizada ontem, 8 de junho de 2021, concordou em solicitar um segundo desembolso no âmbito do Contrato de

Crédito DIP no valor de US\$ 500 milhões. Esses fundos estariam disponíveis 10 dias úteis após a solicitação de desembolso mencionada acima.

#### **Santiago, 29 de junho de 2021**

FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e com o disposto na Norma Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um 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, apresentando um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).

- Como parte das obrigações de reporte que a LATAM deve cumprir nos termos do Capítulo 11 do Procedimento, há a elaboração e entrega de um relatório mensal denominado MOR, ou seja, *Monthly*

*Operating Report* (“MOR”).

- Em virtude do exposto, colocamos à disposição de sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de maio de 2021, emitido na data de hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Empresa entrega regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e/ou regulamentação aplicável e foi elaborado com o exclusivo propósito de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Consequentemente, e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, apresentamos que a informação contida neste relatório, elaborada exclusivamente para cumprir as obrigações decorrentes do Capítulo 11 do Procedimento, não é auditada, tem alcance limitado e abrange um período com restrição de tempo, pelo que está sujeito 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 dos auditores externos quando apropriado.



### **Santiago, 9 de agosto de 2021**

#### FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e com o disposto na Norma Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um 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, apresentando um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).

- Como parte das obrigações de reporte que a LATAM deve cumprir nos termos do Capítulo 11 do Procedimento, há a elaboração e entrega de um relatório mensal denominado MOR, ou seja, *Monthly Operating Report* (“MOR”).

- Em virtude do exposto, colocamos à disposição de sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de junho de 2021, emitido na data de hoje,

incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Empresa entrega regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e/ou regulamentação aplicável e foi elaborado com o exclusivo propósito de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Conseqüentemente, e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, apresentamos que a informação contida neste relatório, elaborada exclusivamente para cumprir as obrigações decorrentes do Capítulo 11 do Procedimento, não é auditada, tem alcance limitado e abrange um período com restrição de tempo, pelo que está sujeito 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 dos auditores externos quando apropriado.

### **Santiago, 31 de agosto de 2021**

#### FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e com o disposto na Norma

Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um 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, apresentando um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).

- Como parte das obrigações de reporte que a LATAM deve cumprir nos termos do Capítulo 11 do Procedimento, há a elaboração e entrega de um relatório mensal denominado MOR, ou seja, *Monthly Operating Report* (“MOR”).

- Em virtude do exposto, colocamos à disposição de sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de julho de 2021, emitido na data de hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Empresa entrega regularmente de acordo com

as normas de valores mobiliários e/ou regulamentação aplicável e foi elaborado com o exclusivo propósito de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Conseqüentemente, e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, apresentamos que a informação contida neste relatório, elaborada exclusivamente para cumprir as obrigações decorrentes do Capítulo 11 do Procedimento, não é auditada, tem alcance limitado e abrange um período com restrição de tempo, pelo que está sujeito 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 dos auditores externos quando apropriado.

### **Santiago, 9 de setembro de 2021**

#### Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10º da Lei do Mercado de Valores Mobiliários, e na Norma Geral nº 30, devidamente habilitada, comunico o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), com inscrição no Registro de Valores Mobiliários nº 306:

- Conforme relatado anteriormente, a Sociedade e algumas de suas filiais diretas e indiretas (doravante, juntamente com a LATAM, os “Devedores”) estão atualmente sujeitas a um processo de reorganização nos Estados Unidos da América sob o Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos, no Tribunal de Falências dos Estados Unidos para o Distrito Sul de Nova York (o “Processo do Capítulo 11”).

- Como parte do Procedimento do Capítulo 11 e as possíveis transações de reestruturação dos Devedores e/ou algumas de suas dívidas, a Empresa celebrou acordos de confidencialidade (coletivamente, os “NDAs”) com certas contrapartes, nos termos dos quais a Empresa concordou em divulgar publicamente certas informações, incluindo informações relevantes não públicas (as “Informações divulgadas”), mediante a ocorrência de determinados eventos estabelecidos nos NDAs. Em cumprimento às obrigações decorrentes dos referidos NDAs, a Sociedade disponibiliza as Informações Divulgadas, conforme Anexos 99.1, 99.2, 99.3 e 99.4 deste documento.

- Por fim, informa-se que, embora as discussões estejam em andamento, em 9 de setembro de 2021, a Companhia ainda não havia chegado a um acordo

sobre os termos relevantes de uma possível transação de reestruturação.

#### **Santiago, 9 de setembro de 2021**

##### Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10º da Lei do Mercado de Valores Mobiliários, e na Norma Geral nº 30, devidamente habilitada, comunico o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), com inscrição no Registro de Valores Mobiliários nº 306:

#### 1. Atualização do Procedimento do Capítulo 11 LATAM:

- Conforme informado anteriormente, a LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas (doravante, referidas filiais juntamente com a LATAM, os “Devedores”) iniciaram um processo de reorganização nos Estados Unidos da América (o “Procedimento do Capítulo 11”) de acordo com as normas estabelecidas no Capítulo 11 (o “Capítulo 11”) do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América (o “Código de Falências dos EUA”). Como parte desse processo de reorganização, a LATAM está atualmente negociando com várias partes interessadas para chegar a um acordo sobre os termos de um plano de reorganização e financiamento para

emergir com sucesso do Procedimento do Capítulo 11 em conformidade com todas as leis aplicáveis.

- Nesse contexto, durante os últimos meses, a LATAM assinou acordos de confidencialidade com diversas partes interessadas, e desenvolveu e disponibilizou algumas informações relevantes não públicas.

- Em relação às negociações com essas partes interessadas, a LATAM entregou uma proposta de estrutura indicativa para sua reorganização, que buscava aproximadamente US\$ 5 bilhões de financiamento por meio de capital, e contemplou um plano de reorganização acordado pelas diversas partes interessadas que exigia, entre outros aspectos, um acordo entre as diversas partes interessadas sobre seus direitos e cumprimento tanto das normas do Código de Falências dos Estados Unidos quanto da lei chilena.

- Conforme informado por meio de fato relevante nesta mesma data, de acordo com os acordos de confidencialidade mencionados e como parte do processo, com esta data, a LATAM divulgou publicamente determinadas informações que foram entregues às contrapartes (as “Informações Divulgadas”). As Informações Divulgadas

incluem (i) a Carta de Processo da LATAM para Obtenção de Financiamento Emergente; (ii) os Termos e Condições Ilustrativos do Plano LATAM; (iii) a Apresentação do Plano de Negócios de Saída; e (iv) os Materiais de Saída Atualizados - Minutas de Estimativas de Crédito. Todas essas informações estão atualmente disponíveis publicamente em <https://www.latamreorganizacion.com/en/publications/>.

- Em resposta a solicitações de propostas, a partir desta data, a LATAM recebeu determinadas propostas não vinculativas de financiamento de capital e dívida (doravante, cada uma dessas propostas, uma “Proposta de Saída”) de seus principais credores e acionistas majoritários. Cada Proposta de Saída contempla novos recursos de mais de US\$ 5 bilhões por meio da emissão de novo capital e novas dívidas, que seriam lastreadas pelas partes que fizerem a respectiva proposta. Adicionalmente, em cada Proposta de Saída, os proponentes contemplam que, se tal proposta for aprovada e implementada, resultará em uma diluição substancial das ações atualmente emitidas na LATAM.

- A LATAM continuará discutindo as Propostas de Saída com seus respectivos proponentes, e continuará

mantendo conversas sobre seu plano de reorganização com tais proponentes e outras partes interessadas, algumas das quais concordaram em continuar sob acordos de confidencialidade.

- A LATAM está focada em garantir que qualquer estratégia de saída permita que ela saia do Procedimento do Capítulo 11 com uma estrutura de capital robusta, liquidez adequada e capacidade de executar seu plano de negócios de forma sustentável ao longo do tempo. O plano de reorganização será implementado de acordo com os requisitos aplicáveis do Código de Falências dos EUA e da lei chilena.

- A Sociedade manterá seus acionistas e o mercado informados sobre o andamento do Procedimento do Capítulo 11. Além disso, e sem limitar a generalidade do exposto, a LATAM contempla convocar seus acionistas para uma assembleia geral extraordinária quando for conveniente, dependendo do andamento das negociações com as diversas partes interessadas atualmente pendentes.

2. Solicitação da LATAM para estender os Períodos de Exclusividade:

- A partir desta data, a LATAM e suas filiais sujeitas ao Procedimento do Capítulo 11 apresentaram uma moção

ao Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York (o “Tribunal”) para estender o período durante o qual os Devedores terão o direito exclusivo de arquivar o plano de reorganização de 15 de setembro de 2021 a 15 de setembro de 2021, e o direito exclusivo de solicitar a sua aceitação de 8 de novembro de 2021 a 15 de dezembro de 2021 (coletivamente, os “Períodos de Exclusividade”). O Tribunal está agendado para uma audiência visando considerar esta moção em 23 de setembro de 2021.

- A referida solicitação apoiará o desenvolvimento de um plano de reorganização que atenda às necessidades de capital e dívida, e auxiliará na negociação com as diversas partes interessadas no Procedimento do Capítulo 11.

3. Pedido de manifestação de interesse para a Parcela B ao abrigo do Contrato de Crédito DIP:

- Conforme relatado anteriormente, o contrato de financiamento em inglês assinado no contexto do Procedimento do Capítulo 11, denominado *Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* (o “Contrato de Crédito DIP”) contempla uma possível Parcela B de até US\$ 750 milhões, sujeito a autorização

judicial e demais condições usuais para este tipo de operação. Isso se soma à linha de financiamento da Parcela A de US\$ 1,3 bilhão e à linha de financiamento da Parcela C de US\$ 1,15 bilhão atualmente existentes sob ela.

- Vale ressaltar que a LATAM continua mantendo disponibilidade na linha de financiamento da Parcela A e na linha de financiamento da Parcela C, por US\$ 424,5 milhões e US\$ 375,5 milhões, respectivamente.

- Sem prejuízo do exposto, e para aproveitar as condições favoráveis do mercado, a LATAM está solicitando propostas dos interessados em conceder financiamentos da Parcela B do Contrato de Crédito DIP. Uma vez recebidas as referidas propostas, a LATAM considerará oportunamente tais propostas em conjunto com seus assessores.

- Caso exista, a Parcela B será garantida com os mesmos ativos que atualmente asseguram a Parcela A e a Parcela C; desde que, no entanto, as garantias da Parcela A sejam preferenciais em relação às da Parcela B, e esta última preferencial às da Parcela C.

Conforme indicado anteriormente, a Sociedade manterá seus acionistas e o

mercado informados sobre o andamento do Procedimento do Capítulo 11.

### **Santiago, 29 de setembro de 2021**

Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10º da Lei do Mercado de Valores Mobiliários, e na Norma Geral nº 30, devidamente habilitada, comunico o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), com inscrição no Registro de Valores Mobiliários nº 306:

• Conforme relatado anteriormente, o contrato de financiamento em inglês denominado *Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* (o “Contrato de Crédito DIP”) assinado no contexto do processo de reorganização da LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas no Estados Unidos da América (o “Procedimento do Capítulo 11”) contempla uma possível Parcela B de até US\$ 750 milhões, sujeita à autorização do Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York que conhece o Procedimento do Capítulo 11 (o “Tribunal”) e outras condições usuais para este tipo de operação. Isso se soma ao financiamento da Parcela A por US\$ 1,3 bilhão e ao financiamento da Parcela C por US\$ 1,15 bilhão atualmente existentes.

## Nosso negócio

### CONTEXTO SETORIAL

### FATOS RELEVANTES

• Conforme informado em fato relevante de 9 de setembro de 2021, para aproveitar as condições favoráveis de mercado, ou seja, menores custos financeiros no âmbito do Contrato de Crédito DIP, a LATAM solicitou propostas aos interessados em conceder financiamentos na Parcela B do Contrato de Crédito DIP no valor de até US\$ 750 milhões. Isso não obstante o fato de que a LATAM continua mantendo disponibilidade no financiamento da Parcela A e no financiamento da Parcela C, por US\$ 424,5 milhões e US\$ 375,5 milhões, respectivamente.

• Em resposta ao exposto, a LATAM recebeu diversas propostas de financiamento que foram devidamente avaliadas e negociadas pela Sociedade em conjunto com seus assessores. Nesse sentido, o Comitê do Conselho da LATAM, em sessões realizadas nos dias 21 e 23 de setembro de 2021, revisou as referidas propostas de financiamento e recomendou ao Conselho de Administração a aprovação da proposta apresentada por um grupo de financiadores formado pela Oaktree Capital Management, L.P. (“OCM”) e pela Apollo Management Holdings, L.P. (“Apollo”) e determinados fundos, contas e entidades assessoradas pela OCM e pela Apollo (doravante, a “Proposta de Financiamento DIP da Parcela B”). Em

sessão realizada em 24 de setembro de 2021, o Conselho de Administração, por unanimidade dos conselheiros independentes, deliberou aprovar a Proposta de Financiamento DIP da Parcela B, sujeita à autorização do Tribunal. O exposto acima, sem prejuízo de que a LATAM possa eventualmente receber outras propostas de concessão de financiamentos da Parcela B do Contrato de Crédito DIP, caso em que serão devidamente avaliadas pela Companhia e seus assessores.

• Uma emenda ao Contrato de Crédito DIP (a “Alteração da Parcela B”) para implementar a Proposta de Financiamento DIP da Parcela B foi submetida à aprovação do Tribunal na mesma data. A Proposta de Financiamento DIP da Parcela B será regida pelos termos e condições do Contrato de Crédito DIP, ressalvadas as particularidades da Alteração da Parcela B, que estão indicadas abaixo:

– Financiadores: Grupo de financiadores formado por OCM e Apollo e determinados fundos, contas e entidades assessoradas por OCM e Apollo.

– Valor comprometido: US\$ 750 milhões, para capital.

– Data de vencimento: Assim como o financiamento da Parcela A e o financiamento da Parcela C, a Proposta de Financiamento DIP da Parcela B tem uma data de vencimento prevista para 8 de abril de 2022, sujeita à possibilidade de que a LATAM prorrogue essa data de vencimento por mais 60 dias se o plano de reorganização da LATAM for confirmado por uma ordem judicial, mas sua consumação substancial ainda está pendente de acordo com as normas do Procedimento do Capítulo 11. Além disso, a Alteração da Parcela B contempla que os credores da Parcela A e da Parcela B concordaram que a LATAM, a seu exclusivo critério, pode estender a data de vencimento programada do financiamento até 30 de junho de 2022. Todos os itens acima, exceto que a data de vencimento é antecipada de acordo com seus termos, incluindo, sem limitação, no caso de um evento de inadimplência sob o Contrato de Crédito DIP (doravante, a “Data de Vencimento”).

• Cabe acrescentar que a possibilidade de prorrogação da data de vencimento até 30 de junho de 2022 nos termos indicados no parágrafo anterior não se aplica ao financiamento da Parcela C. Consequentemente, caso a LATAM deseje prorrogar a data de vencimento em relação Financiamento da Parcela C

até a data indicada, será necessária a anuência dos credores da Parcela C.

– Juros e comissões:

• *Juros*: Tanto a taxa de juros aplicável quanto as datas de pagamento de juros dependerão da escolha feita pela LATAM ao solicitar um desembolso cobrado no financiamento da Parcela B, podendo escolher entre (i) pagar juros em dinheiro no vencimento de cada trimestre de juros, ou (ii) capitalizar trimestralmente tais juros a serem pagos na Data de Vencimento. Em ambos os casos, a LATAM também poderá escolher a taxa de juros aplicável, podendo escolher entre a taxa de eurodólar ou a taxa básica alternativa (“ABR” – *Taxa Básica Alternativa*).

• Empréstimos cujos juros são pagos em dinheiro no final de cada período de juros, acrescidos de juros à taxa LIBO mais 7% ao ano, no caso de empréstimos em Eurodólar, e a 6% ao ano mais o taxa básica, no caso de Empréstimos ABR.

• Empréstimos cujos juros são capitalizados trimestralmente para serem pagos na Data de Vencimento, incidirão juros à taxa LIBO mais 7,5% ao ano, no caso de empréstimos em Eurodólar, e a 6,5% ao ano, mais a taxa básica no caso de Empréstimos ABR.

#### – Comissões e outros encargos:

- Uma taxa de disponibilidade (*Undrawn Commitment Fee*) pagável em dinheiro equivalente a 0,50% do compromisso diário não utilizado do compromisso de financiamento sob a Parcela B por ano, que será calculado diariamente, e será pago no último dia útil de cada trimestre até a Data de Vencimento.

- Um pagamento de aumento de rendimento (*Yield-enhancement Payment*) pagável em dinheiro por uma quantia igual a 0,6% do compromisso total de financiamento sob a Parcela B, pagável na data de encerramento da Parcela B.

- Se a data de vencimento programada for estendida para além de 30 de junho de 2022, uma taxa equivalente a 1% do compromisso total de financiamento sob a Parcela B (Taxa de Prorrogação) pagável em dinheiro na data em que a prorrogação for feita.

- Vale ressaltar que, conforme indicado acima, tendo em vista que a Alteração da Parcela B estende à Parcela A a possibilidade de prorrogação do prazo de validade até 30

de junho de 2022, por meio deste complementa o que foi informado por meio de fato relevante datado de 17 de setembro de 2020 no sentido de que a *Taxa de Prorrogação* do financiamento da Parcela A só seria acumulada caso a data de vencimento prevista fosse prorrogada para além de 30 de junho de 2022.

- Além disso, a Alteração da Parcela B contempla uma comissão final (*Back-end Fee*) pagável na Data de Vencimento, calculada sobre o compromisso total de financiamento da Parcela B em percentual que varia de acordo com a Data de Vencimento. O referido percentual será de (i) 0,5% se ocorrer após 8 de abril de 2022, mas até 30 de abril de 2022; (ii) 0,8% se ocorrer após 30 de abril de 2022, mas até 30 de junho de 2022; e (iii) 1% se ocorrer após 30 de junho de 2022.

– Garantias e preferências: A Parcela B será garantida com os mesmos ativos que atualmente protegem a Parcela A e a Parcela C sob o Contrato de Crédito DIP; desde que, no entanto, as garantias da Parcela A sejam preferenciais em relação às da Parcela B, e esta última preferencial às da Parcela C.

A LATAM aguarda a decisão do Tribunal em resposta à Proposta de Financiamento DIP da Parcela B.

Com esta data, fica levantada a reserva da comunicação que foi enviada como Fato Relevante Reservado, datado de 25 de setembro de 2021, cujo conteúdo está consolidado nesta comunicação.

#### **Santiago, 1 de outubro de 2021**

##### FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e com o disposto na Norma Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um 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, apresentando um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).

- Como parte das obrigações de reporte que a LATAM deve cumprir nos termos

do Capítulo 11 do Procedimento, há a elaboração e entrega de um relatório mensal denominado MOR, ou seja, *Monthly Operating Report* (“MOR”).

- Em virtude do exposto, colocamos à disposição de sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de agosto de 2021, emitido na data de hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Empresa entrega regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e/ou regulamentação aplicável e foi elaborado com o exclusivo propósito de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Conseqüentemente, e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, apresentamos que a informação contida neste relatório, elaborada exclusivamente para cumprir as obrigações decorrentes do Capítulo 11 do Procedimento, não é auditada, tem alcance limitado e abrange um período com restrição de tempo, pelo que está sujeito 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 dos auditores externos quando apropriado.

#### **Santiago, 11 de outubro de 2021**

Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10º da Lei do Mercado de Valores Mobiliários, e na Norma Geral nº 30, devidamente habilitada, comunico o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), com inscrição no Registro de Valores Mobiliários nº 306:

Conforme relatado anteriormente, a Sociedade e algumas de suas filiais diretas e indiretas (doravante, juntamente com a LATAM, os “Devedores”) estão atualmente sujeitas a um processo de reorganização nos Estados Unidos da América sob o Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos, no Tribunal de Falências dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova York (o “Processo do Capítulo 11”).

Como parte do Procedimento do Capítulo 11 e as possíveis transações de reestruturação dos Devedores e/ou algumas de suas dívidas, a Empresa celebrou acordos de confidencialidade (coletivamente, os “NDAs”) com certas contrapartes, nos termos dos quais a Empresa concordou em divulgar

publicamente certas informações, incluindo informações relevantes não públicas (as “Informações divulgadas”), mediante a ocorrência de determinados eventos estabelecidos nos NDAs. Em cumprimento às suas obrigações decorrentes de alguns dos referidos NDAs, a Sociedade disponibiliza as Informações Divulgadas, conforme Anexos 99.1 e 99.2 deste documento.

Por fim, informa-se que, embora as discussões estejam em andamento, em 11 de outubro de 2021, a Sociedade ainda não havia chegado a um acordo sobre os termos relevantes de uma possível transação de reestruturação.

#### **Santiago, 11 de outubro de 2021**

Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10º da Lei do Mercado de Valores Mobiliários, e na Norma Geral nº 30, devidamente habilitada, comunico o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), com inscrição no Registro de Valores Mobiliários nº 306:

#### **1. Atualização do Procedimento do Capítulo 11 LATAM:**

Conforme relatado anteriormente,

no contexto do processo de reorganização da LATAM e de algumas de suas subsidiárias diretas e indiretas (doravante, referidas subsidiárias em conjunto com a LATAM, os “Devedores”) nos Estados Unidos da América (o “Procedimento do Capítulo 11”) de acordo com as normas estabelecidas no Capítulo 11 (o “Capítulo 11”) do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América (o “Código de Falências dos EUA”), a LATAM está atualmente negociando com várias partes interessadas para concordar com o termos de um plano de reorganização e financiamento para emergir com sucesso do Procedimento do Capítulo 11, em conformidade com todas as leis aplicáveis.

- No contexto dessas negociações, e conforme relatado por fato relevante datado de 9 de setembro de 2021, a LATAM (i) assinou acordos de confidencialidade com várias partes interessadas, e desenvolveu e disponibilizou a elas determinadas informações relevantes não públicas; e (ii) solicitou propostas de seus principais credores e acionistas majoritários.

- Em resposta a solicitações de propostas, a partir desta data, a LATAM recebeu determinadas propostas não vinculativas de financiamento de capital

e dívida (doravante, cada uma dessas propostas, uma “Proposta de Saída”) de seus principais credores e acionistas majoritários.

- Conforme informado por meio de fato relevante nesta mesma data, de acordo com os termos de determinados acordos de confidencialidade e como parte do processo, com esta data, a LATAM divulgou publicamente a Proposta de Saída apresentada por um grupo de credores ad-hoc (o “Grupo Ad-Hoc de Credores”) representado pela Moelis & Company e pela White & Case LLP (a “Proposta Divulgada”), bem como a lista preliminar (a “Lista Preliminar”) das preocupações manifestadas pela LATAM ao Grupo de Credores Ad-Hoc (doravante, a Proposta Divulgada juntamente com a Lista Preliminar da LATAM, as “Informações Divulgadas”). As Informações Divulgadas estão atualmente disponíveis publicamente em <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- A Proposta Divulgada contempla a obtenção de novos recursos de mais de US\$ 5 bilhões por meio da emissão de novo capital e nova dívida, que seriam parcialmente suportadas pelas partes que fazem a proposta. Caso a referida proposta fosse aprovada e implementada nos termos em

que foi formulada, o resultado seria uma diluição substancial das ações atualmente emitidas na LATAM.

- As dificuldades comerciais manifestadas pela LATAM na Lista Preliminar refletem o foco da LATAM em garantir um montante adequado de endividamento e liquidez à saída do Procedimento do Capítulo 11 e durante o período de seu plano de negócios, bem como o cumprimento de todas as leis aplicáveis na implementação do plano, incluindo a legislação chilena. A LATAM também identificou alguns problemas relacionados à falta de detalhes sobre a maioria dos principais problemas de financiamento e suporte.

- A LATAM continua discutindo com seus principais credores e acionistas majoritários sobre as Propostas de Saída, e continua focada em garantir que qualquer estratégia de saída permita que ela saia do Procedimento do Capítulo 11, com uma estrutura de capital robusta, com liquidez adequada, com capacidade de executar com sucesso seu plano de negócios de maneira sustentável ao longo do tempo e em conformidade com todas as leis aplicáveis.

- A Sociedade manterá seus acionistas e o mercado informados sobre o andamento do Procedimento do

Capítulo 11. Além disso, e sem limitar a generalidade do exposto, a LATAM contempla convocar seus acionistas para uma assembleia geral extraordinária quando for conveniente, dependendo do andamento das negociações com as diversas partes interessadas atualmente pendentes.

#### 2. Períodos de exclusividade da LATAM:

- O Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York (o “Tribunal”) que julga o Procedimento do Capítulo 11 autorizou a prorrogação do período durante o qual os Devedores têm o direito exclusivo de arquivar o plano de reorganização até 15 de outubro de 2021, e o direito exclusivo de solicitar sua aceitação até 15 de dezembro de 2021 (coletivamente, os “Períodos de Exclusividade”).

- Caso seja necessário solicitar nova prorrogação dos Períodos de Exclusividade, esta será prontamente solicitada ao Tribunal e informada à sua Comissão e ao mercado.

#### **Santiago, 14 de outubro de 2021**

Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10º da Lei do Mercado de Valores Mobiliários, e na Norma Geral nº 30, devidamente habilitada, comunico o seguinte FATO

RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), com inscrição no Registro de Valores Mobiliários nº 306:

• Conforme relatado anteriormente, no contexto do processo de reorganização da LATAM e de algumas de suas filiais diretas e indiretas (doravante, referidas filiais em conjunto com a LATAM, os “Devedores”) nos Estados Unidos da América (o “Procedimento do Capítulo 11”) de acordo com as normas estabelecidas no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América, a LATAM está atualmente negociando com várias partes interessadas para concordar com o termos de um plano de reorganização e financiamento para emergir com sucesso do Procedimento do Capítulo 11, em conformidade com todas as leis aplicáveis; e continua focada em garantir que qualquer estratégia de saída permita que ela saia do Procedimento do Capítulo 11 com uma estrutura de capital robusta, com liquidez adequada, com a capacidade de executar com sucesso seu plano de negócios de maneira sustentável ao longo do tempo e em conformidade com todas as leis aplicáveis.

- Com esta data, os Devedores entraram com uma ação perante

o Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York para prorrogar o período durante o qual terão o direito exclusivo de apresentar o plano de reorganização de 15 de outubro de 2021 a 26 de outubro de 2021, e o direito exclusivo de solicitar a sua aceitação de 15 de dezembro de 2021 a 26 de janeiro de 2022.

• A referida solicitação apoia o desenvolvimento de um plano de reorganização e auxiliará na negociação com as diversas partes interessadas no Procedimento do Capítulo 11.

• A Sociedade manterá seus acionistas e o mercado informados sobre o andamento do Procedimento do Capítulo 11. Além disso, e sem limitar a generalidade do exposto, a LATAM contempla convocar seus acionistas para uma assembleia geral extraordinária quando for conveniente, dependendo do andamento das negociações com as diversas partes interessadas atualmente pendentes.

#### **Santiago, 9 de novembro de 2021**

Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e com o disposto na Norma Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em

sessão realizada na mesma data, informo a Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM iniciou um 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, apresentando um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).

- Como parte das obrigações de reporte que a LATAM deve cumprir nos termos do Capítulo 11 do Procedimento, há a elaboração e entrega de um relatório mensal denominado MOR, ou seja, *Monthly Operating Report* (“MOR”).

- Em virtude do exposto, colocamos à disposição de sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de setembro de 2021, emitido na data de hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Empresa entrega regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e/

ou regulamentação aplicável e foi elaborado com o exclusivo propósito de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Consequentemente, e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, apresentamos que a informação contida neste relatório, elaborada exclusivamente para cumprir as obrigações decorrentes do Capítulo 11 do Procedimento, não é auditada, tem alcance limitado e abrange um período com restrição de tempo, pelo que está sujeito 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 dos auditores externos quando apropriado.

#### **Santiago, 10 de novembro de 2021**

Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e com o disposto na Norma Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração, informo a Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”), o seguinte:

- Conforme relatado anteriormente, o

contrato de financiamento em inglês denominado *Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* (o “Contrato de Crédito DIP”) assinado no contexto do processo de reorganização da LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas no Estados Unidos da América (o “Procedimento do Capítulo 11”) contempla uma possível Parcela B de até US\$ 750 milhões, sujeita à autorização do Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York que conhece o Procedimento do Capítulo 11 (o “Tribunal”) e outras condições usuais para este tipo de operação. Isso se soma ao financiamento da Parcela A por US\$ 1,3 bilhão e ao financiamento da Parcela C por US\$ 1,15 bilhão atualmente existentes.

- Conforme relatado por meio de fato relevante datado de 29 de setembro de 2021, o Conselho de Administração, por unanimidade dos conselheiros independentes, aprovou em 24 de setembro de 2021 uma alteração ao Contrato de Crédito DIP (a “Alteração da Parcela B”) para implementar uma proposta de financiamento da Parcela B apresentada por um grupo de financiadores composto pela Oaktree Capital Management, L.P. (“OCM”) e pela Apollo Management Holdings, L.P. (“Apollo”) e determinados fundos, contas e entidades assessoradas pela OCM e pela Apollo.

- A referida alteração da Parcela B foi aprovada pelo Tribunal em 18 de outubro de 2021.

- Por fim, na data de hoje, 10 de novembro de 2021, está previsto (i) assinar a Alteração da Parcela B, consequentemente incorporando a Parcela B ao Contrato de Crédito DIP; e (ii) um novo desembolso sob o Contrato de Crédito DIP no valor de US\$ 200 milhões. O referido desembolso seria feito integralmente pelos financiadores da Parcela B de acordo com as disposições do Contrato de Crédito DIP.

#### **Santiago, 26 de novembro de 2021**

Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10º da Lei do Mercado de Valores Mobiliários, e na Norma Geral nº 30, devidamente habilitada, comunico o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), com inscrição no Registro de Valores Mobiliários nº 306:

Conforme relatado anteriormente, a Sociedade e algumas de suas filiais diretas e indiretas (doravante, juntamente com a LATAM, os “Devedores”) estão atualmente sujeitas a um processo de reorganização nos Estados Unidos da América sob o



Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos, no Tribunal de Falências dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova York (o “Processo do Capítulo 11”).

Como parte do Procedimento do Capítulo 11 e as possíveis transações de reestruturação dos Devedores e/ou algumas de suas dívidas, a Empresa celebrou acordos de confidencialidade (coletivamente, os “NDAs”) com certas contrapartes, nos termos dos quais a Empresa concordou em divulgar publicamente certas informações, incluindo informações relevantes não públicas (as “Informações divulgadas”), mediante a ocorrência de determinados eventos estabelecidos nos NDAs. Em cumprimento às suas obrigações decorrentes de alguns dos referidos NDAs, a Sociedade disponibiliza as Informações Divulgadas, conforme Anexos 99.1, 99.2 e 99.3 deste documento.

Por fim, informa-se que a Companhia e os demais Devedores assinaram um Acordo de Apoio à Reestruturação com o grupo credor ad-hoc da Companhia, Costa Verde Aeroáutica S.A. e Inversiones Costa Verde Ltda. y Cía. e sociedade limitada por ações, Delta Air Lines, Inc., Qatar Airways Investment (UK) Ltd, Andes Aerea SpA, Inversiones Pia SpA e Comercial Las Vertientes SpA,

incluído como Anexo 99.1.

#### **Santiago, 26 de novembro de 2021**

Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10º da Lei do Mercado de Valores Mobiliários, e na Norma Geral nº 30, devidamente habilitada, comunico o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), com inscrição no Registro de Valores Mobiliários nº 306:

1. No contexto do processo de reorganização da LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas (doravante, referidas filiais em conjunto com a LATAM, os “Devedores”) nos Estados Unidos da América (o “Procedimento do Capítulo 11”) de acordo com os regulamentos estabelecido no Capítulo 11 (o “Capítulo 11”) do Código de Falências dos Estados Unidos da América, a partir desta data, os Devedores apresentaram perante o Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York que conhece o Procedimento do Capítulo 11 (o “Tribunal”) um plano de reorganização e financiamento (o “Plano de Reorganização”) que contempla uma série de transações a surgir desse processo com sucesso, em conformidade com todas as leis aplicáveis. O referido plano, para ser

implementado, deve ser previamente aceito pelas respectivas classes de credores e confirmado pelo Tribunal de acordo com o Código de Falências dos Estados Unidos da América.

2. A reestruturação contemplada no Plano de Reorganização conta com o apoio de um grupo de credores LATAM representados pela Evercore (os “Credores Representados pela Evercore”). Adicionalmente, e sujeita à confirmação por seus respectivos conselhos, a referida reestruturação também conta com o apoio da (i) cDelta Air Lines, Inc.; (ii) Qatar Airways Investment (UK) Ltd.; (iii) o grupo Cueto (ou seja, cCosta Verde Aeroáutica SA e Inversiones Costa Verde Ltda. y Cía. e sociedade limitada por ações); e (iv) o grupo Eblen (ou seja, Andes Aérea SpA, Inversiones Pia SpA e Comercial Las Vertientes SpA). Doravante, as partes indicadas nas alíneas (i), (ii) e (iii), os “Acionistas Apoiadores”.

3. O Plano de Reorganização contempla, entre outros aspectos:

A. Um aumento de capital do valor atual de aproximadamente US\$ 3,15 bilhões dividido em 606.407.693 ações ordinárias para aproximadamente o valor de US\$ 13,6 bilhões dividido em aproximadamente 606.407.693.000 ações

ordinárias. Este aumento de capital no valor aproximado de US\$ 10,46 bilhões será realizado por meio (i) da emissão de novas ações ordinárias de pagamento (as “Novas Ações de Pagamento”), representando aproximadamente US\$ 800 milhões, e (ii) da emissão de ações destinadas para apoiar a emissão de três classes de novos títulos conversíveis e a potencial Conversão dos mesmos em ações ordinárias da Companhia (os “Novos Títulos Conversíveis”), representando um total de aproximadamente US\$ 9,66 bilhões. Em decorrência do exposto, e sem prejuízo do direito preferencial de subscrição dos acionistas da LATAM conforme a regulamentação aplicável, de acordo com os termos e condições do Plano de Reorganização, as ações atualmente emitidas pela Sociedade representariam aproximadamente 0,1% de todas as ações da LATAM após a reorganização.

As Novas Ações de Pagamento serão oferecidas preferencialmente a todos os acionistas da Companhia, conforme exigido pela legislação vigente. Adicionalmente, deve-se acrescentar que a colocação de todas as Novas Ações de Pagamento está assegurada porque, sujeito à concessão das correspondentes cartas-compromisso e documentação definitiva, (i) os Acionistas Apoiadores concordaram em apoiar até US\$ 400

milhões do Novas Ações de Pagamento sem direito a qualquer remuneração em decorrência do referido compromisso; e (ii) os US\$ 400 milhões restantes, na medida em que não sejam subscritos pelos demais acionistas da LATAM, serão subscritos pelos Credores Representados pela Evercore, que se comprometeram a garantir a colocação das Novas Ações de Pagamento até o referido valor em troca de uma remuneração de 20% calculada sobre o referido valor.

**B.** A emissão de Novos Títulos Conversíveis, de acordo com o detalhe indicado abaixo:

i. Novos Títulos Conversíveis denominados “Novos Títulos Conversíveis Classe A” e “Novos Títulos Conversíveis Classe C” destinados a serem entregues como data de pagamento de determinados créditos contra a LATAM existentes na data do depósito do pedido voluntário de proteção para se beneficiar do Capítulo 11, para reestruturar a referida dívida.

A diferença entre um e outro está no fato de que, enquanto os destinatários dos Novos Títulos Conversíveis Classe A são credores da LATAM que optam por não aportar novos recursos à Sociedade (consequentemente recebendo Novos Títulos Conversíveis Classe A em

pagamento de seus Empréstimos), os destinatários dos Novos Títulos Conversíveis Classe C são credores que optam por contribuir com novos fundos, consequentemente recebendo Novos Títulos Conversíveis Classe C em troca de uma combinação de uma data de pagamento de seus Empréstimos e uma contribuição de novos fundos a uma taxa de US\$ 0,921692 de novos recursos para cada US\$ 1 de crédito (a “Taxa de Subscrição”).

Conforme explicado abaixo, o valor total dos Novos Títulos Conversíveis Classe C é de aproximadamente US\$ 6,82 bilhões. Em decorrência da Taxa de Subscrição, caso esses Novos Títulos Conversíveis Classe C sejam integralmente subscritos pelos credores, tal subscrição exigirá (i) aporte de novos recursos no valor aproximado de US\$ 3,27 bilhões; e (ii) um prazo de pagamento de seus créditos de títulos no valor aproximado de US\$ 3,55 bilhões. Acrescente-se que os Credores Representados pela Evercore, sujeitos à concessão das correspondentes cartas-compromisso e documentação definitiva, concordaram em apoiar a colocação da totalidade dos Novos Títulos Conversíveis Classe C em troca de uma remuneração de 20% calculada sobre o valor da referida contribuição de novos fundos de aproximadamente US\$ 3,27 bilhões.

Por fim, embora os Novos Títulos Conversíveis Classe A e os Novos Títulos Conversíveis Classe C sejam estruturados para serem entregues em pagamento de dívida existente, eles serão oferecidos preferencialmente aos acionistas da LATAM conforme exigido pela regulamentação aplicável. Se forem subscritos pelos referidos acionistas, os credores poderão receber, em substituição dos referidos Novos Títulos Conversíveis, distribuições do dinheiro arrecadado com a referida subscrição.

ii. “Novos Títulos Conversíveis Classe B” destinados à captação de novos recursos, que também serão oferecidos preferencialmente a todos os acionistas da Sociedade. A colocação desses títulos é integralmente garantida pelos Acionistas Apoiadores, sem direito ao recebimento de qualquer remuneração em troca do referido compromisso, condicionada à concessão das correspondentes cartas-compromisso e documentação definitiva.

Acrescente-se que os novos recursos que a Companhia obterá como resultado da colocação dos Novos Títulos Conversíveis Classe B, Novos Títulos Conversíveis Classe C e das Novas Ações de Pagamento totalizam aproximadamente US\$ 5,44 bilhões.

C. A contratação de nova dívida por aproximadamente US\$ 2,25 bilhões, e a contratação de uma nova linha de crédito rotativo de aproximadamente US\$ 500 milhões, que será estruturada após um processo competitivo no mercado, com obter as melhores condições financeiras disponíveis no momento da contratação.

4. Sobre as Novas Ações de Pagamento:

**A.** Preço da subscrição: O preço pelo qual as Novas Ações de Pagamento são oferecidas refletirá um desconto de 13,73% em relação ao valor patrimonial da LATAM em nível consolidado (o “Valor Patrimonial da LATAM”). Caso o Valor Patrimonial Líquido da LATAM contido no Plano de Reorganização seja modificado, o preço de subscrição também deverá ser ajustado.

**B.** Mecânica de posicionamento: Conforme indicado, essas ações serão oferecidas preferencialmente a todos os acionistas da Sociedade durante o respectivo período de opção preferencial (o “Primeiro POP”). Por sua vez, os Acionistas Apoiadores concordaram em subscrever seus respectivos pro rata no Primeiro POP sem ter direito a qualquer remuneração em decorrência do referido compromisso. Caso após o término do Primeiro POP ainda

existam Novas Ações de Pagamento disponíveis, estas serão oferecidas preferencialmente a todos os acionistas da Companhia que tenham participado do Primeiro POP (incluindo, sem limitação, os Acionistas Apoiadores e demais acionistas da LATAM). Conforme mencionado acima, sujeito à assinatura das cartas-compromisso correspondentes e documentação definitiva, os Acionistas Apoiadores concordaram em apoiar até US\$ 400 milhões das Novas Ações de Pagamento sem ter direito a qualquer compensação em troca do referido compromisso; no entanto, o número total de ações que os Acionistas Apoiadores terão na LATAM em decorrência da subscrição de Novas Ações de Pagamento e do exercício da opção de Conversão dos Novos Títulos Conversíveis Classe B em ações da Companhia, não poderá exceder 27% do capital da Companhia reorganizada.

Por fim, caso após o exposto ainda estejam disponíveis Novas Ações de Pagamento, o restante será subscrito pelos Credores Representados pela Evercore até o valor de US\$ 400 milhões, que assumiram tal compromisso em troca de uma remuneração de 20% calculado sobre o referido valor, sujeito à outorga das correspondentes cartas-compromisso e documentação definitiva.

5. Em relação aos novos títulos conversíveis da classe A:

A. Valor da emissão: Valor aproximado de US\$ 1,47 bilhão.

B. Data de vencimento: Pagável em uma única parcela em 31 de dezembro de 2121.

C. Juros: Não acumularão juros.

D. Relação de Conversão: Relação de conversão de Novos Títulos Conversíveis Classe A em ações da Companhia a uma taxa de 0,193333x; desde que, no entanto, caso o Valor Patrimonial da LATAM contido no Plano de Reorganização seja modificado, tal relação de conversão também deverá ser ajustada.

No entanto, a relação de conversão diminuirá em 50% se a opção de Conversão for exercida após o 60º dia contado a partir da data em que o Plano de Reorganização entrar em vigor (a “Data Efetiva”).

E. Distribuição de novos títulos conversíveis classe A: Na medida em que as Novas Obrigações Conversíveis Classe A não forem subscritas pelos acionistas da Companhia durante o respectivo período de subscrição

preferencial, o Plano de Reorganização prevê que sejam entregues como data de pagamento de seus Empréstimos aos credores garantidores que não optarem por participar dos Novos Títulos Conversíveis Classe C. Acrescente-se que os Acionistas Apoiadores concordaram em renunciar ao seu respectivo direito preferencial de subscrição para subscrever esses instrumentos.

6. Em relação aos novos títulos conversíveis classe C:

A. Valor da emissão: Valor aproximado de US\$ 6,82 bilhões, que, na medida em que for integralmente subscrito pelos credores garantidores, exigirá (i) o aporte de novos recursos de aproximadamente US\$ 3,27 bilhões; e (ii) aceitar uma data de pagamento de seus Empréstimos de aproximadamente US\$ 3.547 milhões.

B. Data de vencimento: Pagável em uma única parcela em 31 de dezembro de 2121.

C. Juros: Não acumularão juros.

D. Relação de Conversão: Relação de conversão de Novos Títulos Conversíveis Classe C em ações da Companhia a uma taxa de 0,705506x; desde que, no entanto, caso o Valor Patrimonial da LATAM contido no Plano de Reorganização seja modificado, tal

relação de conversão também deverá ser ajustada.

No entanto, a relação de conversão diminuirá em 50% se a opção de conversão for exercida após o 60º dia contado da Data Efetiva.

E. Distribuição de novos títulos conversíveis classe C: Na medida em que as Novos Títulos Conversíveis Classe C não sejam subscritos pelos acionistas da Sociedade durante o respectivo período de subscrição preferencial, o Plano de Reorganização prevê que sejam subscritos pelos credores garantidores que optarem por participar dos Novos Títulos Conversíveis Classe C em troca de (i) vencimento no pagamento de seus Empréstimos; e (ii) aporte de novos recursos, conforme Taxa de Subscrição. Acrescente-se que os Acionistas Apoiadores concordaram em renunciar ao seu respectivo direito preferencial de subscrição para subscrever esses instrumentos.

7. Em relação aos novos títulos conversíveis classe B:

A. Valor da emissão: Valor aproximado de US\$ 1,37 bilhão em novos fundos.

B. Data de vencimento: Pagável em uma única parcela em 31 de dezembro de 2121.

C. Juros: Serão acrescentados juros pagáveis em dinheiro à taxa de 1% ao ano; desde que, no entanto, não sejam acumulados juros durante os primeiros 60 dias a partir da Data Efetiva.

D. Relação de Conversão: Relação de conversão de Novos Títulos Conversíveis Classe B em ações da Companhia a uma taxa de 1,159152x; desde que, no entanto, caso o Valor Patrimonial da LATAM contido no Plano de Reorganização seja modificado, tal relação de conversão também deverá ser ajustada. Esta relação de Conversão implica um preço implícito por ação igual ao das Novas Ações de Pagamento.

No entanto, a relação de conversão diminuirá em 50% se a opção de Conversão for exercida após a data correspondente ao quarto aniversário mais 60 dias, contados a partir da Data Efetiva.

E. Período de bloqueio: Caso a opção de Conversão seja exercida em até 60 dias após a Data Efetiva, as ações recebidas em decorrência da Conversão não poderão ser transferidas até o quarto aniversário contado da Data Efetiva; no entendimento de que poderão estar sujeitas a ônus no referido período.

F. Subscrição de novos títulos conversíveis classe B: Na medida em que os Novos Títulos Conversíveis Classe B não sejam subscritos pelos acionistas minoritários da Sociedade durante o respectivo período de subscrição preferencial, serão integralmente subscritos pelos Acionistas Apoiadores na sua qualidade de acionistas estratégicos que se comprometeram a apoiar integralmente a colocação dos Novos Títulos Convertíveis Classe B que não sejam subscritos pelos acionistas restantes da Sociedade, não exigindo qualquer remuneração em contrapartida desse compromisso.

8. O Plano de Reorganização também prevê que o estatuto social da LATAM seja modificado para que, durante os dois anos seguintes à Data Efetiva, a aprovação de qualquer das matérias previstas no artigo 67 da Lei nº 18.046 exigirá o voto favorável de 73% das ações com direito de voto, em vez de dois terços das ações com direito a voto, conforme previsto na referida norma.

9. Adicionalmente, o Plano de Reorganização também contempla uma série de elementos usuais para esse tipo de operação, incluindo (i) o estabelecimento de um plano de incentivo à gestão da LATAM,

cujos termos e condições devem ser determinados; e (ii) o pagamento integral do financiamento em poder do devedor concedido à Sociedade no âmbito do Procedimento do Capítulo 11 com os novos recursos obtidos em virtude das operações previstas no Plano de Reorganização.

10. Como é habitual neste tipo de reestruturação, os diferentes credores e detentores de participação no Procedimento do Capítulo 11 foram divididos no Plano de Reorganização em diferentes classes. Alguns desses credores ou detentores de juros foram agrupados em classes e não são afetados pelo Plano de Reorganização, seja porque está previsto que seus créditos sejam refinanciados, pagos, ou porque recebem um tratamento que não lhes causa prejuízo. De acordo com as normas do Capítulo 11, presume-se que esses interessados aceitam o Plano de Reorganização. Por outro lado, existem outros credores e interessados que estão agrupados em classes que serão afetadas pelo Plano de Reorganização, uma vez que seus créditos são reestruturados por ele. De acordo com as normas do Capítulo 11, essas classes de interessados poderão votar, aceitando ou rejeitando o Plano de Reorganização.

11. Caso o Plano de Reorganização seja aprovado pelas respectivas classes de credores, confirmado pelo Tribunal e implementado, permitirá que os Devedores saiam do Procedimento do Capítulo 11 com uma estrutura de capital robusta, com liquidez adequada e possibilitará à Sociedade executar com sucesso seu plano de negócios de forma sustentável ao longo do tempo.

12. A Sociedade manterá seus acionistas, credores e o mercado informados sobre o andamento do Procedimento do Capítulo 11. Além disso, o Conselho de Administração da Sociedade concordou em convocar uma Assembleia Geral Extraordinária para 23 de dezembro de 2021 visando informar seus acionistas sobre o Plano de Reorganização e os próximos passos do Procedimento do Capítulo 11. Os acionistas serão informados dos detalhes da referida assembleia através dos meios de divulgação correspondentes de acordo com a regulamentação aplicável.

### **Santiago, 30 de novembro de 2021**

Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e com o disposto na Norma

## Nosso negócio

### CONTEXTO SETORIAL

### FATOS RELEVANTES

Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM iniciou um 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, apresentando um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).

- Como parte das obrigações de reporte que a LATAM deve cumprir nos termos do Capítulo 11 do Procedimento, há a elaboração e entrega de um relatório mensal denominado MOR, ou seja, *Monthly Operating Report* (“MOR”).

- Em virtude do exposto, colocamos à disposição de sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de outubro de 2021, emitido na data de hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Empresa entrega regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e/ou regulamentação aplicável e foi elaborado com o exclusivo propósito de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Consequentemente, e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, apresentamos que a informação contida neste relatório, elaborada exclusivamente para cumprir as obrigações decorrentes do Capítulo 11 do Procedimento, não é auditada, tem alcance limitado e abrange um período com restrição de tempo, pelo que está sujeito 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 dos auditores externos quando apropriado.

#### **Santiago, 23 de dezembro de 2021**

Comunicar FATO RELEVANTE

Em virtude do disposto nos artigos 9º e 10 da Lei nº 18.045 do Mercado de Valores Mobiliários, e do disposto na Norma Geral nº 30 de 1989 desta Superintendência, devidamente habilitada, comunico o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group

S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), com inscrição no Registro de Valores Mobiliários nº 306:

- Conforme informado anteriormente, a LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas que fazem parte do processo de reorganização nos Estados Unidos (“Procedimento do Capítulo 11”), fazem parte de um contrato denominado *Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* (o “Contrato de Crédito DIP”) no valor de até US\$ 3,2 bilhões, estruturado em diferentes parcelas, denominado Parcela A (até US\$ 1,3 bilhão); Parcela B (até US\$ 750 milhões); e Parcela C (até US\$ 1,15 bilhão).

- Por meio de eventos essenciais datados de 8 de outubro de 2020, 9 de junho de 2021 e 10 de novembro de 2021, a LATAM informou a ocorrência do primeiro, segundo e terceiro desembolsos do Contrato de Crédito DIP no valor de US\$ 1,15 bilhão, US\$ 500 milhões e US\$ 200 milhões, respectivamente.

- Em consideração à extensão das restrições de saúde e mobilidade impostas pelas autoridades, bem como a análise da projeção de liquidez, informa-se a partir de hoje que um novo desembolso foi

solicitado no âmbito do Contrato de Crédito DIP no valor de US\$ 100 milhões. O referido desembolso seria feito integralmente pelos financiadores da Parcela B de acordo com as disposições do Contrato de Crédito DIP.

#### **Santiago, 30 de dezembro de 2021**

Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e com o disposto na Norma Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM iniciou um 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, apresentando um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).

- Como parte das obrigações de reporte que a LATAM deve cumprir nos termos do Capítulo 11 do Procedimento, há a elaboração e entrega de um relatório

## Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

### FATOS RELEVANTES

mensal denominado MOR, ou seja, *Monthly Operating Report* (“MOR”).

- Em virtude do exposto, colocamos à disposição de sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de novembro de 2021, emitido na data de hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Empresa entrega regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e/ou regulamentação aplicável e foi elaborado com o exclusivo propósito de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Consequentemente, e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, apresentamos que a informação contida neste relatório, elaborada exclusivamente para cumprir as obrigações decorrentes do Capítulo 11 do Procedimento, não é auditada, tem alcance limitado e abrange um período com restrição de tempo, pelo que está sujeito 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 dos auditores externos quando apropriado.

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

Os seguintes fatores importantes e os fatores importantes descritos em outros relatórios que enviamos ou arquivamos na Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos (SEC) podem atingir nossos resultados reais e fazer com que eles difiram materialmente daqueles expressos em quaisquer declarações prospectivas feitas por nós ou por terceiros em nosso nome. Em particular, por não sermos uma empresa norte-americana, existem riscos associados ao investimento em nossas ADS que não são típicos de investimentos em ações de empresas norte-americanas. Antes de tomar uma decisão de investimento, você deve considerar cuidadosamente todas as informações contidas neste documento, incluindo os seguintes fatores de risco.

#### **RISCOS RELACIONADOS AO NOSSO PROCESSO DO CAPÍTULO 11**

**Nós e um número substancial de nossas filiais consolidadas apresentamos petições voluntárias de reparação de acordo com o Capítulo 11 do Código de Falências (Capítulo 11) e estamos sujeitos aos riscos e incertezas associados ao nosso processo para tal reparação.**

Como resultado de nosso arquivamento sob o Capítulo 11, as operações e nossa capacidade de desenvolver e executar nosso plano de negócios, bem como nossa

continuidade como uma preocupação contínua, estarão sujeitas aos riscos e incertezas associados à falência. Esses riscos incluem nossa capacidade de:

- confirmar e consumir um plano de reorganização em relação ao nosso processo do *Capítulo 11*;
- obter financiamento suficiente, inclusive para capital de giro, seja por meio de financiamento adicional DIP (devedor em posse), financiamento de saída ou de outra forma e sair da falência e executar nosso plano de negócios emergencial pós-falência, bem como cumprir os termos e condições do referido financiamento;
- manter nossos relacionamentos com nossos credores, fornecedores, prestadores de serviços, clientes, diretores, executivos e funcionários; e
- manter contratos que são críticos para nossas operações sob termos e condições razoavelmente aceitáveis.

Também estaremos sujeitos a riscos relacionados, entre outros, a:

- altos custos do processo de falência e taxas relacionadas;
- capacidade de terceiros de buscar

e obter aprovação judicial para (i) rescindir contratos e outros acordos conosco, (ii) encurtar o período de exclusividade para que possamos propor e confirmar um plano de reestruturação ou nomear um agente fiduciário do *Capítulo 11* ou (iii) converter o processo de falência no processo de liquidação do *Capítulo 7*; e

- as ações e decisões de nossos credores e outros terceiros que tenham interesses em nossos processos de falência que possam ser inconsistentes com nossos planos.

Qualquer atraso em nosso processo de reestruturação aumenta os riscos de nossa incapacidade de reorganizar nossos negócios e sair da falência, podendo aumentar nossos custos associados ao processo de reorganização.

Devido aos muitos riscos e incertezas associados a uma solicitação voluntária de alívio nos termos do *Capítulo 11* e processos relacionados, não podemos prever ou quantificar com precisão o impacto final que os eventos que ocorrem durante nosso processo de reestruturação podem ter sobre nós e não há certeza sobre nossa capacidade para continuar operando.

É impossível prever com certeza quanto tempo poderíamos gastar em

nosso processo de reestruturação ou assegurar aos interessados que um plano de reorganização será confirmado. Nosso processo de reestruturação pode envolver despesas adicionais e nossa administração terá que despende uma quantidade significativa de tempo e esforço focando nesse processo.

Em 19 de setembro de 2020, o Tribunal de Falências emitiu uma ordem aprovando a moção dos devedores para aprovar determinado financiamento do devedor em posse (DIP) consistindo em uma linha denominada Parcela A no valor de até US\$ 1,3 bilhão, e uma parcela inicial denominada Parcela C por um valor de até US\$ 1,15 bilhão. Em 18 de outubro de 2021, o Tribunal de Falências emitiu uma ordem aprovando o pedido dos devedores para obter financiamento DIP adicional, consistindo na Parcela B no valor de até US\$ 750 milhões. Entre outros aspectos, a Parcela B forneceu certos termos e condições de preços aprimorados em comparação com as condições de preços das Parcelas A e C existentes.

Em 26 de novembro de 2021, os devedores apresentaram o Plano de Reorganização e assinaram o contrato de apoio à reestruturação (RSA) e, em 12 de janeiro de 2022, assinaram os Compromissos de Colocação (contratos de backstop). Não podemos prever se o Plano será

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

**1** NTD: Isto é tudo o que podemos dizer nesta fase, até que a ordem BCA seja emitida.

confirmado. Se o Plano não for confirmado e tivermos que renegociar um novo plano de reorganização, nosso processo de falência pode demorar mais para ser concluído, o que pode afetar adversamente nossa capacidade de reorganizar nossos negócios e sair da falência.

Nosso Plano de Reorganização prevê que podemos refinar algumas de nossas obrigações existentes e que também podemos buscar financiamento de saída adicional para pagar outras obrigações existentes e financiar nossas operações. Nosso processo de falência também pode exigir que busquemos financiamento DIP adicional para financiar as operações, principalmente se houver atrasos significativos em nosso processo de falência. Se não conseguirmos obter tal financiamento em condições favoráveis ou de qualquer forma, nossas chances de reorganizar nossos negócios com sucesso podem ser seriamente ameaçadas e a probabilidade de sermos obrigados a liquidar nossos ativos pode aumentar e, como resultado, nossas ações e nossos instrumentos de dívida podem ser desvalorizados ainda mais ou perder seu valor total.

Além disso, não podemos prever o valor final de todos os prazos de liquidação dos passivos que estarão sujeitos ao nosso plano de reorganização. Mesmo

após a aprovação e implementação de um plano de reorganização, podemos ser adversamente afetados pela possível relutância de possíveis credores e outras contrapartes em negociar com uma empresa que saiu recentemente de um processo de falência.

**Temos necessidades substanciais de liquidez e podemos não ser capazes de obter liquidez suficiente para confirmar um plano de reorganização e sair com sucesso de nosso processo de falência.**

Embora tenhamos adotado várias medidas para reduzir nossas despesas e reduzido significativamente a escala de nossas operações, principalmente como resultado de eventos relacionados à disseminação da covid-19, nosso negócio continua intensivo em capital. Além das necessidades de caixa necessárias para financiar nossas operações em andamento, incorremos em honorários profissionais significativos e outros custos relacionados à nossa reorganização e acreditamos que continuaremos a incorrer em honorários e custos profissionais significativos durante todo o processo de falência. Não há garantias de que nossa liquidez será suficiente para nos permitir cumprir nossas obrigações relacionadas ao nosso processo de reorganização, prosseguir com a confirmação de um

plano de reorganização nos termos do Capítulo 11 e sair com sucesso de nosso processo. Em particular, conforme discutido abaixo, para confirmar um plano de reorganização do Capítulo 11, precisaremos demonstrar viabilidade, o que dependerá em parte de nossa capacidade de demonstrar liquidez suficiente assim que surgirmos.

Não podemos oferecer qualquer garantia de que conseguiremos obter financiamento intermediário adicional ou financiamento de saída suficiente para atender às nossas necessidades de liquidez. Nossa liquidez, incluindo nossa capacidade de cumprir nossas obrigações operacionais contínuas e os pactos, marcos e outros termos de nossos instrumentos de dívida, depende, entre outros aspectos, de: (i) nossa capacidade de cumprir os termos e condições da ordem de administração de caixa emitida pelo Tribunal de Falências em conexão com nossos processos de falência, (ii) nossa capacidade de manter caixa adequado disponível, (iii) nossa capacidade de gerar fluxo de caixa positivo das operações, que em parte depende de fatores além de nosso controle relacionados a eventos decorrentes da disseminação da covid-19, (iv) nossa capacidade de confirmar e consumir um plano de reorganização nos termos do Capítulo

11 e, (v) o custo, duração e resultado do processo de falência.

**Podemos não conseguir obter a confirmação de um plano de reorganização do Capítulo 11 ou tal confirmação pode ser prolongada e atrasada.<sup>1</sup>**

Para escapar da proteção do Tribunal de Falências como uma entidade viável, devemos atender a certos requisitos legais. Em 21 de março de 2022, o Tribunal de Falências emitiu um despacho aprovando a declaração de divulgação sobre o Plano de Reorganização proposto e os materiais de solicitação relacionados, constatando que a declaração de divulgação continha informações adequadas e permitindo a solicitação (a “Ordem de Declaração de Divulgação”). De acordo com a Ordem de Declaração de Divulgação, os devedores são obrigados a iniciar seu pedido de Plano de Reorganização dentro de cinco dias úteis após a apresentação da Ordem de Declaração de Divulgação.

Não obstante a aprovação da declaração de divulgação, ainda precisaremos obter as aceitações exigidas de nosso plano e demonstrar a viabilidade de nosso plano ao Tribunal de Falências pela preponderância das evidências a fim de atender a outras condições estatutárias para confirmação de nosso plano.



# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

Até o momento, e conforme descrito neste documento, embora tenhamos apresentado uma proposta de plano de reorganização, não há garantia de que as partes interessadas tentarão contestar a confirmação do plano e quando ou se o Tribunal de Falências aprovará o Plano de Reorganização. Além disso, alguns interessados têm requerido ao Tribunal de Falências apoio que, se concedido, poderá afetar materialmente o Plano e as operações por ele contempladas. Da mesma forma, assim como não podemos garantir que um plano de reorganização seja aprovado pelo Tribunal de Falências, não podemos garantir que tal plano seja reconhecido ou aprovado pelos tribunais das demais jurisdições em que atuamos e/ou nas quais estamos sujeitos a processos de reorganização paralelos e auxiliares ou se (ou quando) podemos sair de tais processos paralelos ou auxiliares.

Em particular, o processo de confirmação pode estar sujeito a vários atrasos potenciais imprevistos. Os riscos incluem a possibilidade de:

- Podermos receber objeções à confirmação de qualquer plano de reorganização judicial de várias partes interessadas em nosso processo de falência, incluindo a eficácia e o efeito das medidas necessárias para implementar o Plano, o que pode

atrasar e atrapalhar a confirmação do Plano e a saída dos devedores falidos. Qualquer litígio pode ser oneroso, demorado e perturbador para as operações comerciais normais da empresa e para o processo de confirmação do plano. Não podemos prever o impacto que quaisquer objeções ou moções de terceiros durante nossos processos do Capítulo 11 podem ter sobre a decisão do Tribunal de Falências de confirmar um plano de reorganização ou nossa capacidade de concluir um plano de reorganização. A resolução de qualquer litígio desfavorável aos devedores pode gerar um efeito material adverso no processo de confirmação do plano, saída da falência ou nos negócios da LATAM, resultados operacionais, situação financeira, liquidez e fluxo de caixa.

- A publicidade adversa relacionada ao processo de falência ou de outra forma poderia afetar negativamente os negócios da LATAM tanto durante o processo de falência, o processo de confirmação do plano e após a saída da falência.

As contrapartes de contratos assumidos e cedidos podem opor-se à cessão de tais contratos nos termos do artigo 365 do Código de Falências. A Seção 365(c) (1) do Código de Falências estabelece

que um contrato não pode ser assumido ou cedido se a lei de não falência aplicável assim o determinar. Embora os Devedores não acreditem que a lei de não falência aplicável anule qualquer uma das cessões dos Devedores, uma contraparte pode, no entanto, opor-se a uma cessão por tais motivos.

O sucesso de qualquer reorganização dependerá da aprovação pelo Tribunal de Falências e da disposição de nossos credores em aceitar a troca ou modificação de seus créditos conforme descrito em um plano de reorganização e não pode haver garantia de sucesso com relação a qualquer plano de reorganização.

Se um plano de reorganização não for confirmado pelo Tribunal de Falências ou pelos tribunais de outras jurisdições em que estamos sujeitos a processos de reorganização ou se não pudermos sair de qualquer um de nossos processos de reorganização, não está claro se seríamos capazes de reorganizar nossos negócios ou quando e quais distribuições, se houver, seriam recebidas pelos detentores de reivindicações contra nós, incluindo detentores de nossa dívida e patrimônio garantidos e não garantidos, com relação a seus créditos. Não pode haver garantia de quando ou se iremos reorganizar e sair com sucesso do nosso processo do Capítulo 11 ou, se

reorganizarmos com sucesso, quando sairemos do processo de falência. Se nenhum plano de reorganização puder ser confirmado ou o Tribunal de Falências determinar que seria do melhor interesse dos credores, o Tribunal de Falências poderá converter ou encerrar nossos processos de falência nos casos previstos no Capítulo 7 do Código de Falências. Em caso de conversão, um agente fiduciário do Capítulo 7 seria nomeado ou eleito para liquidar nossos ativos para distribuição de acordo com as prioridades estabelecidas pelo Código de Falências.

**Qualquer plano de reorganização do Capítulo 11 que possamos implementar será baseado em grande parte em premissas e análises desenvolvidas por nós. Se essas suposições e análises se mostrarem incorretas, nosso plano pode não ser bem-sucedido em sua execução.**

Qualquer plano de reorganização que possamos implementar pode afetar nossa estrutura de capital e a propriedade, estrutura e operação do negócio e refletirá suposições e análises baseadas em nossa experiência e percepção de tendências históricas, condições atuais e desenvolvimentos futuros esperados, bem como outros fatores que julgarmos adequado nessas circunstâncias. O fato de que os resultados e desenvolvimentos futuros

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

reais são consistentes com nossas expectativas, as premissas dependem de vários fatores, incluindo, mas não se limitando a: (i) nossa capacidade de alterar substancialmente nossa estrutura de capital, (ii) nossa capacidade de obter liquidez adequada e acessar fontes de financiamento, (iii) nossa capacidade de manter a confiança do cliente em nossa viabilidade operacional como negócio, (iv) nossa capacidade de reter funcionários-chave e (v) a força geral e a estabilidade das condições macroeconômicas gerais. À luz das muitas incertezas e riscos decorrentes de eventos relacionados à disseminação da covid-19 e novas variantes, esses fatores e seus efeitos sobre nós são altamente imprevisíveis.

Além disso, qualquer plano de reorganização sob o Capítulo 11 será baseado em projeções financeiras que são necessariamente especulativas e é possível que uma ou mais das premissas e estimativas que estão na base dessas projeções financeiras não saiam conforme o esperado. No nosso caso, as previsões podem ser ainda mais especulativas do que o normal devido às muitas incertezas que enfrentamos, entre outros aspectos, devido às condições macroeconômicas dos países em que o grupo opera, à demanda deprimida por transporte aéreo e às restrições de viagens impostas

pelos governos como resultado da pandemia da covid-19 e o momento e a maneira pela qual as vacinas da covid-19 são distribuídas nos países onde o grupo opera. Dessa forma, nossa situação financeira real e os resultados das operações podem diferir, talvez materialmente, do que antecipamos. Consequentemente, não pode haver garantia de que os resultados ou desenvolvimentos contemplados em qualquer plano de reorganização que possamos implementar irão ocorrer ou, mesmo que ocorram, que gerarão os efeitos pretendidos no grupo ou nos negócios ou operações. A falha de tais resultados ou eventos em se materializar conforme previsto pode afetar material e adversamente a execução bem-sucedida de qualquer plano de reorganização.

***Emergindo de um pedido de alívio voluntário nos termos do Capítulo 11 do Código de Falências dos Estados Unidos, nossas informações financeiras históricas podem não ser indicativas de nosso desempenho financeiro futuro.***

Nossa estrutura de capital pode ser significativamente alterada em um plano de reorganização. Além disso, um plano de reorganização poderia alterar substancialmente os valores e classificações registrados em nossas demonstrações financeiras consolidadas

históricas, o que não daria efeito a qualquer ajuste do valor contábil dos ativos ou dos valores dos passivos que possam ser necessários como consequência da confirmação do plano de reorganização.

***Mesmo que um plano de reorganização do capítulo 11 seja confirmado, talvez não possamos chegar à data efetiva.***

É comum que os planos de reorganização contenham condições precedentes à eficácia, como obter aprovações governamentais, atender a quaisquer condições precedentes sobre o crédito de resgate e emitir um pedido de aprovação do plano. Mesmo após a confirmação de um plano, nenhuma garantia pode ser dada sobre quando tais condições serão atendidas, se houver.

A operação em falência impõe riscos significativos às operações dos devedores. Embora os devedores considerem que a data de vigência do Plano ocorrerá no segundo semestre de 2022, não se pode garantir que as condições para a data de vigência sejam atendidas, incluindo, mas não se limitando a: (i) o arquivamento da ordem de confirmação confirmando o Plano pelo Tribunal de Falências em forma e substância razoavelmente satisfatórias para os devedores e não tendo sido revertida ou anulada em recurso e (ii) satisfação (ou renúncia de acordo com

os termos nele contidos) das condições suspensivas para o encerramento do crédito de resgate.

***Mesmo que um plano de reorganização do Capítulo 11 seja consumado, podemos não ser capazes de atingir nossos objetivos declarados e continuar operando.***

Mesmo que um plano de reorganização do Capítulo 11 seja consumado, continuaremos a enfrentar vários riscos, incluindo demanda ainda mais deprimida por viagens aéreas e condições econômicas desafiadoras como resultado de eventos relacionados à disseminação da covid-19 ou outro tipo. Portanto, não podemos garantir que um plano de reorganização do Capítulo 11 atinja nossos objetivos declarados e nos permita implementar nossa estratégia de forma eficaz.

Além disso, mesmo que nossas dívidas sejam reduzidas ou liquidadas por meio de um plano de reorganização, podemos precisar levantar recursos adicionais por meio de dívida pública ou privada ou financiamento de capital ou outros meios diversos para financiar os negócios do grupo após a conclusão de nosso processo de falência. Nosso acesso a financiamento adicional em um futuro próximo provavelmente permanecerá limitado, se estiver disponível. Portanto, fundos suficientes podem não estar disponíveis quando necessários ou

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

podem não estar disponíveis em condições favoráveis.

**Podemos estar sujeitos a reclamações que não são resolvidas em nosso processo de reestruturação, o que pode gerar um efeito material adverso em nossa situação financeira e resultados operacionais.**

O Código de Falências prevê que a confirmação de um plano de reorganização do Capítulo 11 libera o devedor de substancialmente todas as dívidas que surgiram antes da confirmação. Com poucas exceções, todas as reclamações que surgiram antes da confirmação do plano de reorganização: (i) estariam sujeitas a compromisso e/ou tratamento no âmbito do plano de reorganização e (ii) seriam liquidadas de acordo com o Código de Falências e os termos do plano de reorganização. Quaisquer reclamações não resolvidas por meio de um plano de reorganização do Capítulo 11 podem ser reivindicadas contra as entidades reorganizadas e podem gerar um efeito adverso sobre os negócios, a condição financeira e os resultados das operações do grupo subsequente à reorganização.

**Nossos processos de falência podem afetar adversamente nossa capacidade de manter relacionamentos significativos com credores, clientes, fornecedores,**

**funcionários, fontes de financiamento e outros funcionários e contrapartes, o que pode nos afetar material e adversamente.**

Nossos processos de falência podem afetar adversamente nossas relações comerciais e nossa capacidade de negociar termos favoráveis com importantes partes interessadas e contrapartes, incluindo possíveis fontes de financiamento. Além disso, a percepção pública de nossa viabilidade contínua também pode afetar negativamente nosso relacionamento com os clientes e sua lealdade a nós. As tensões em qualquer um desses relacionamentos podem nos afetar material e adversamente. Em particular, fornecedores críticos, processadores e adquirentes de cartões de crédito e débito, bancos, agências de crédito à exportação, fornecedores de cartas de crédito, títulos ou instrumentos semelhantes, fornecedores, arrendadores e clientes podem decidir não fazer negócios conosco devido ao nosso processo de falência. Além disso, no curso do processo de reestruturação, o tribunal interrompeu a execução de quaisquer pagamentos relativos às obrigações de dívida e precisaremos da aprovação prévia do Tribunal de Falências para transações fora do curso normal das operações, o que pode limitar nossa capacidade de responder em tempo hábil a determinados eventos ou aproveitar certas oportunidades.

**Há incerteza quanto à nossa capacidade de continuar operando.**

Nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas foram preparadas com base nos princípios contábeis aplicáveis à continuidade das operações. Conforme mencionado anteriormente, nossa capacidade de continuar em operação depende, entre outros aspectos, da nossa capacidade de: (i) preparar e implementar com sucesso um plano de reestruturação dentro do prazo necessário, (ii) reduzir a dívida e outras obrigações por meio do processo de reestruturação, (iii) gerar fluxo de caixa suficiente das operações e (iv) obter fontes de financiamento para cumprir nossas obrigações futuras. As demonstrações financeiras consolidadas anexas também não incluem quaisquer ajustes que possam ser necessários se não pudermos continuar em atividade.

### **RISCOS RELACIONADOS À NOSSA EMPRESA**

**Uma pandemia ou surto generalizado de doenças transmissíveis teve e pode ter um efeito material adverso no grupo, nos negócios e nos resultados de nossas operações.**

O surto generalizado de uma doença transmissível, como a pandemia da

covid-19 ou o receio de tal evento, reduziu substancialmente, e pode continuar a reduzir, a demanda e a disponibilidade de viagens aéreas em todo o mundo e, portanto, está gerando um efeito adverso significativo sobre os negócios e os resultados das operações do grupo.

O recente surto da covid-19 afetou negativamente as condições econômicas em todo o mundo, interrompendo as cadeias de suprimentos e impactando negativamente as operações de fabricação de aeronaves, podendo reduzir a disponibilidade de peças de aeronaves. A gravidade final do surto de coronavírus é incerta no momento, portanto, não podemos prever o impacto que pode gerar na disponibilidade de aeronaves ou peças de aeronaves. No entanto, o efeito sobre nossos resultados pode ser material e adverso se as interrupções na cadeia de suprimentos persistirem e ultrapassarem nossa capacidade de manter adequadamente nossa frota.

O potencial para um período de demanda de viagens significativamente menor resulta e continuará a resultar em importantes perdas de receita. Como resultado dessas e de outras condições fora de nosso controle, nossos resultados operacionais podem continuar voláteis e sujeitos a mudanças

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

rápidas e inesperadas. Além disso, se a disseminação da covid-19 continuar inabalável, nossas operações também poderão ser afetadas adversamente se nossos funcionários ficarem em quarentena como resultado da exposição a essa doença contagiosa. Não podemos prever o impacto adicional da pandemia da covid-19 nas viagens aéreas globalmente ou até que ponto afetará a demanda de viagens aéreas nas regiões onde o grupo opera. Restrições de viagem impostas pelo governo, fechamento de fronteiras ou problemas operacionais resultantes da rápida disseminação da covid-19 ou de outras doenças contagiosas, que podem ser imprevisíveis, podem reduzir substancialmente a demanda por viagens aéreas em partes do mundo onde temos operações e podem gerar impactos duradouros na forma como as pessoas fazem negócios e na necessidade ou demanda de viagens de negócios. Além disso, o ritmo de implantação global da vacina contra a covid-19 pode afetar significativamente nossas operações. Essas ações e assuntos tiveram e podem continuar a ter um efeito material adverso nos negócios e resultados das operações do grupo.

**É possível que, apesar das medidas de mitigação em vigor, a covid-19 ou outras doenças possam ser transmitidas a**

**passageiros ou funcionários em nossas aeronaves ou em um aeroporto, o que pode causar impactos financeiros e/ou reputacionais.**

As medidas de saúde, segurança e saneamento que implementamos como grupo podem não ser suficientes para impedir a propagação ou o contágio da covid-19 ou outras doenças infecciosas para nossos passageiros ou funcionários em nossas aeronaves ou nos aeroportos onde operamos, o que poderia resultar em impactos financeiros e reputacionais adversos para o grupo. Para obter mais informações sobre as medidas de segurança sanitária e saneamento implementadas pelo grupo, consulte o capítulo Segurança. No entanto, essas medidas podem não ser suficientes e a covid-19 ou outras doenças podem ser transmitidas aos passageiros ou funcionários em um aeroporto ou em uma aeronave.

**Como resultado da pandemia da covid-19, o setor de aviação pode sofrer mudanças no comportamento do consumidor em relação a viagens corporativas, viagens de longa distância e demanda de viagens.**

Existe a possibilidade de mudanças de médio e longo prazo no comportamento do consumidor em decorrência da

pandemia da covid-19 que podem gerar impactos financeiros adversos para a empresa. As viagens de negócios foram dificultadas e, em muitos casos, proibidas pelas empresas devido aos riscos durante a pandemia. Neste momento, não é possível prever as possíveis consequências do aumento do uso de tecnologia como substituto para viagens e se viagens corporativas, viagens de longa distância e demanda de viagens podem retornar aos níveis anteriores à covid-19. Além disso, os viajantes podem ser menos propensos a viajar ou mais preocupados com os preços e podem escolher alternativas de baixo custo como resultado da pandemia da covid-19.

**A falha em implementar com sucesso a estratégia do grupo ou em ajustar tal estratégia à atual situação econômica prejudicaria os negócios do grupo e o valor de mercado de nossas ADS e ações ordinárias.**

Desenvolvemos um plano estratégico com o objetivo de nos tornarmos uma das companhias aéreas mais admiradas do mundo e renovar nosso compromisso com a rentabilidade sustentada e maiores retornos para os acionistas. Nossa estratégia exige que identifiquemos propostas de valor atrativas para nossos clientes, que identifiquemos eficiências em nossas operações diárias e que nos

tornemos uma empresa mais forte e mais resiliente ao risco. Um dos princípios do nosso plano estratégico é a adoção de um novo modelo de viagens para serviços nacionais e internacionais para atender às dinâmicas de mudança dos clientes e da indústria e, assim, aumentar nossa competitividade. O novo modelo de viagens baseia-se em uma redução contínua dos preços dos bilhetes, o que torna as viagens aéreas mais acessíveis a um público mais alargado e em particular àqueles que pretendem voar com mais frequência. Esse modelo exige esforços contínuos para redução de custos, aumentando a receita das atividades auxiliares. Além desses esforços, a Empresa continua a implementar uma série de iniciativas para reduzir o custo por ASK em todas as suas operações, bem como desenvolver iniciativas adicionais de receita.

Dificuldades na implementação de nossa estratégia podem afetar adversamente o grupo, os negócios, os resultados das operações e o valor de mercado de nossas ADS e ações ordinárias.

**Nossos resultados financeiros estão expostos a flutuações cambiais.**

Preparamos e apresentamos nossas demonstrações financeiras consolidadas em dólares norte-americanos. A LATAM e

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

suas filiais operam em diversos países e enfrentam o risco de variação das taxas de câmbio em relação ao dólar norte-americano ou entre moedas desses diferentes países. Alterações na taxa de câmbio entre o dólar norte-americano e as moedas dos países em que o grupo opera podem afetar negativamente nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações. Se o valor do real brasileiro e do peso chileno ou outras moedas nas quais as receitas são denominadas cair em relação ao dólar norte-americano, nossos resultados operacionais e situação financeira serão afetados. A taxa de câmbio do peso chileno, do real brasileiro e de outras moedas em relação ao dólar pode variar significativamente no futuro.

Mudanças nas políticas econômicas dos governos do Chile, Brasil e outros países que afetam as taxas de câmbio também podem afetar adversamente nossos negócios, situação financeira, resultados operacionais e o retorno aos nossos acionistas sobre suas ações ordinárias ou ADS.

**O grupo conta com alianças estratégicas ou relações comerciais em muitos países diferentes e os negócios podem ser afetados se alguma de nossas alianças estratégicas ou relações comerciais for encerrada.**

Mantemos várias alianças e outras relações comerciais em muitas das jurisdições onde a LATAM e suas afiliadas operam. Essas alianças ou relacionamentos comerciais nos permitem expandir nossa conectividade e, em alguns casos, oferecer aos clientes serviços que de outra forma não teríamos disponíveis para eles. Se alguma de nossas alianças estratégicas ou relações comerciais se deteriorarem ou se algum desses acordos for rescindido, os negócios, a situação financeira e os resultados das operações do grupo poderão ser afetados adversamente.

**Os negócios do grupo e seus resultados operacionais podem ser afetados se não conseguirmos obter e manter rotas, acesso adequado a aeroportos, slots e outras autorizações de operação. Da mesma forma, problemas técnicos ou operacionais com a infraestrutura aeroportuária das cidades onde focamos podem nos afetar adversamente.**

O negócio da LATAM depende de seu acesso às principais rotas e aeroportos. Acordos bilaterais de aviação entre países, leis de céu aberto e autorizações de aviação locais costumam envolver considerações políticas e outras sobre as quais não temos controle. As operações do grupo podem ser limitadas por qualquer atraso ou incapacidade de obter acesso às principais rotas e aeroportos, incluindo:

- limitações em nossa capacidade de transportar mais passageiros;
- Imposição de restrições à capacidade de voar;
- Incapacidade de obter ou manter direitos de rota em mercados locais ou sob acordos bilaterais; ou
- Incapacidade de manter nossos slots existentes e obter slots adicionais.

O grupo opera um grande número de rotas internacionais sujeitas a acordos bilaterais, bem como voos nacionais no Chile, Peru, Brasil, Equador e Colômbia, sujeitos a autorizações locais de acesso a rotas e aeroportos.

Não se pode garantir que os acordos bilaterais existentes com os países onde as empresas do grupo estão estabelecidas serão mantidos, nem que as licenças de governos estrangeiros continuarão em vigor. Qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais pode gerar um efeito adverso significativo em nosso negócio, situação financeira e resultados de operações. A suspensão de nossa permissão para operar em determinados aeroportos, destinos e slots ou a imposição de outras sanções também pode gerar um efeito

material negativo. Uma mudança na administração das leis e regulamentos atuais ou a adoção de novas leis ou regulamentos nos países onde o grupo opera que restrinjam seu acesso a rotas, aeroportos ou outros pode ter um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, nossa situação financeira ou o resultados de nossas operações.

Além disso, nossas operações e estratégia de crescimento dependem das instalações e infraestrutura dos principais aeroportos, que incluem o Aeroporto Internacional de Santiago, os Aeroportos Internacionais de Guarulhos e Congonhas em São Paulo, o Aeroporto Internacional de Brasília e o Aeroporto Internacional Jorge Chávez em Lima. Os aeroportos podem enfrentar desafios para cumprir seus programas de investimento em ativos fixos após sofrer uma deterioração financeira significativa decorrente da pandemia da covid-19. Atrasos ou cancelamentos dos programas de CAPEX podem afetar nossas operações ou nossa capacidade de crescimento no futuro.

O Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago está passando por uma grande expansão, que deveria ter sido concluída em 2021, mas foi inaugurado em fevereiro de 2022. Atualmente existe uma disputa

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

entre a operadora aeroportuária e o governo devido ao impacto da pandemia da covid-19 e a desaceleração das operações aeroportuárias sobre a receita, o que pressionou ainda mais a liquidez da operadora diante dos investimentos em andamento necessários para o projeto de expansão. Para mitigar o impacto do prejuízo financeiro, a atual operadora solicita a prorrogação do prazo de concessão, que expira em 2035. Essa disputa implica riscos para investimentos futuros em Opex e Capex e efeitos adversos para as operações aeroportuárias.

O Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago abriu sua expansão no final de fevereiro de 2022. Um dos problemas mais desafiadores do novo terminal é que o processo de check-in contempla uma redução de 50% nos balcões de *check-in* assistidos, o que obriga as companhias aéreas a implementar modelos de autoatendimento, onde o sucesso depende das empresas, mas também é associados a restrições governamentais no país de destino.

Um dos principais riscos operacionais que enfrentamos diariamente no Aeroporto Internacional Jorge Chávez em Lima é o número limitado de vagas de estacionamento. Além disso, a

infraestrutura interna do aeroporto limita nossa capacidade de gerenciar conexões e lançar novos voos devido à falta de portões e ao aumento dos controles de segurança e imigração. Atualmente, o Aeroporto Internacional Jorge Chavez de Lima está passando por uma expansão, que deve ser concluída até 2024. Qualquer atraso ou limitação devido a obras em andamento pode impactar negativamente nossas operações, limitar nossa capacidade de crescimento e afetar nossa competitividade no país e na região.

Os aeroportos brasileiros, como os aeroportos internacionais de Brasília e São Paulo (Guarulhos), têm um número reduzido de *slots* de decolagem e pouso por dia devido a limitações estruturais. Qualquer condição que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas vitais para nossa estratégia ou nossa capacidade de manter *slots* existentes e obter *slots* adicionais pode afetar adversamente nossas operações.

Um dos maiores riscos operacionais enfrentados pelo Aeroporto Internacional El Dorado em Bogotá é a capacidade limitada que possui em determinados períodos devido a condições climáticas adversas, operação de voos não programados e indisponibilidade de *slots*. Como resultado, medidas foram

implementadas para mitigar e regular a operação, como paradas de terra e o programa de atrasos de terra (programa GPD), que gera atrasos controlados pela torre de controle. Outro problema enfrentado pelo Aeroporto Internacional El Dorado são os atrasos por parte do ATC da torre de controle em relação ao Programa de GDP. Esses atrasos ocorrem principalmente em determinados períodos de alto tráfego e estão associados a operações de voos não programados, voos de emergência e aeronaves de menor desempenho, o que reduz a capacidade aeroportuária. No entanto, o aeroporto de El Dorado, sua concessionária, Opain S.A. e as autoridades relevantes estão trabalhando no projeto ACDM (tomada de decisão sobre colaboração do aeroporto) que busca otimizar os recursos do aeroporto, envolvendo todos os participantes do setor que entendem suas necessidades, para obter uma operação mais controlada com menos atrasos nos horários.

**Uma parcela significativa de nossas receitas de transporte de carga vem de relativamente poucos tipos de produtos e pode ser afetada por eventos que afetem sua produção, comercialização ou demanda.**

A demanda de transporte de carga do grupo, principalmente entre os exportadores latino-americanos, e

concentra-se em um pequeno número de categorias de produtos, como as exportações de peixes, frutos do mar e frutas do Chile, aspargos do Peru e flores frescas do Equador e da Colômbia. Eventos que afetem negativamente a produção, comercialização ou demanda dessas mercadorias podem impactar negativamente o volume de mercadorias transportadas e podem ter um efeito relevante nos resultados das operações. Futuras medidas de proteção comercial implementadas por ou contra os países para os quais oferecemos serviços de carga podem atingir os volumes de tráfego de carga e afetar negativamente nossos resultados financeiros. Alguns dos produtos de carga são sensíveis às taxas de câmbio e, portanto, os volumes de tráfego podem ser afetados pela valorização ou desvalorização das moedas locais.

**Nossas operações estão sujeitas a variações no fornecimento e no custo do combustível de aviação, o que pode impactar negativamente nossos negócios.**

Preços mais altos para esse combustível podem gerar um efeito material adverso em nossos negócios, situação financeira e resultados operacionais. Os custos de combustível de aviação historicamente representaram uma parcela significativa de nossas despesas operacionais e

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

representaram 30,0% de nosso custo total de vendas em 2021. Tanto o custo quanto a disponibilidade de combustível estão sujeitos a muitos fatores e eventos econômicos e políticos que não podemos controlar ou prever, como circunstâncias políticas e econômicas internacionais, como instabilidade política nos principais países exportadores de petróleo. Qualquer escassez futura de combustível (por exemplo, como resultado de cortes de produção pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo OPEP), interrupção nas importações de petróleo bruto, interrupções no fornecimento como resultado de condições climáticas adversas ou catástrofes naturais, ações trabalhistas como a greve dos caminhoneiros no Brasil em 2018, persistência da agitação no Oriente Médio, conflito na Ucrânia ou outros eventos podem resultar em um aumento nos preços dos combustíveis ou na redução dos serviços de companhias aéreas regulares. Não podemos garantir que seremos capazes de compensar qualquer aumento no preço do combustível. Além disso, uma queda nos preços dos combustíveis pode resultar na redução das passagens aéreas, por meio da diminuição ou eliminação da tarifa de combustível. Firmamos contratos para cobertura de combustível, mas não podemos garantir que tais contratos serão suficientes para nos proteger de

um aumento nos preços de combustível no futuro próximo ou de longo prazo. Além disso, embora esses contratos de hedge sejam projetados para limitar o efeito de um aumento nos preços dos combustíveis, nossos métodos de hedge também podem limitar nossa capacidade de aproveitar qualquer queda nos preços dos combustíveis, como foi o caso em 2015 e, em menor grau, em 2016.

**Dependemos da manutenção de uma alta taxa de utilização de aeronaves para aumentar nossas receitas e absorver nossos custos fixos, deixando-nos particularmente vulneráveis a atrasos.**

Em geral, um elemento-chave de nossa estratégia é manter uma alta taxa de utilização diária de aeronaves, que mede o número de horas que utilizamos nossas aeronaves por dia. A alta utilização diária de aeronaves nos permite maximizar a quantidade de receita que geramos por meio de aeronaves e absorver os custos fixos relacionados à nossa frota, sendo alcançada, em parte, por meio de tempos de serviço reduzidos nos aeroportos e cronogramas de desenvolvimento que nos permitem aumentar a média diária de horas de voo. Nossa taxa de uso de aeronaves pode ser afetada adversamente por vários fatores que estão fora de nosso controle, incluindo o tráfego aéreo e o congestionamento

aeroportuário, condições climáticas adversas, manutenção não esperada e atrasos devido a fornecedores de serviços da terceira parte que estão relacionados a questões como fornecimento de combustível, serviço de *catering* e assistência à terra para aeronaves (*manuseio do solo*). Se as aeronaves sofrerem atrasos, os atrasos resultantes podem prejudicar nosso desempenho operacional e gerar impacto financeiro em nossos resultados.

Em decorrência da pandemia da covid-19 e do declínio das operações, os tempos de resposta entre os voos aumentaram para permitir inúmeras alterações na operação, como aumento da desinfecção das aeronaves e ajustes de procedimentos, embarque e desembarque. Esse aumento nos tempos de resposta impacta diretamente nossa taxa de utilização. À medida que a LATAM recupera suas operações, tanto nacionais quanto internacionais, espera-se que os tempos de resposta entre os voos diminuam e a utilização das aeronaves aumente. Além disso, como resultado de nosso processo de reestruturação, a maioria da frota da LATAM opera no plano *pay-per-use* (ou *Power by Hour*, "PBH"), convertendo custos que antes eram fixos em custos variáveis que não são facilmente absorvidos pela utilização posterior.

**A LATAM voa e depende de aeronaves Airbus e Boeing e dependemos delas, portanto nossos negócios podem ser afetados se não recebermos entregas de aeronaves no prazo, se as aeronaves dessas empresas não estiverem disponíveis ou se o público tiver uma percepção negativa de nossas aeronaves.**

Em 31 de dezembro de 2021, a LATAM Airlines Group possui uma frota total de 238 aeronaves Airbus e 72 aeronaves Boeing (seis dessas aeronaves B767 foram classificadas como ativos não circulantes disponíveis para venda). Os riscos relacionados à Airbus e Boeing incluem:

- nossa falha ou incapacidade de obter aeronaves, peças ou serviços de suporte relacionados da Airbus ou Boeing em tempo hábil, devido à alta demanda, atrasos na entrega de aeronaves ou outros fatores;
- Interrupção do serviço da frota devido a necessidades de manutenção não programadas ou imprevistas para essas aeronaves;
- que as autoridades chilenas ou outras autoridades de aviação emitam diretivas que restrinjam ou proíbam o uso de nossas aeronaves Airbus ou Boeing ou que exijam inspeções ou manutenção demoradas;

## Nosso negócio

### RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

- percepção pública adversa de um fabricante devido a problemas de segurança reais ou percebidos, publicidade negativa ou outros problemas, ou em caso de acidente;
- atrasos entre o momento em que percebemos a necessidade de adquirir novas aeronaves e o tempo que levamos para combinar com a Airbus e a Boeing ou um fornecedor terceirizado a entrega dessas aeronaves; ou
- o atraso, por qualquer motivo, na conclusão de projetos de melhoria de cabine que possam resultar na indisponibilidade de aeronaves por determinado período.

A ocorrência de um ou mais desses fatores pode limitar nossa capacidade de usar a aeronave para gerar lucros, responder ao aumento da demanda ou limitar nossas operações e afetar adversamente nossos negócios. No contexto de nossos processos de falência, alguns de nossos contratos com fornecedores podem ser rejeitados.

**Se não conseguirmos incorporar as aeronaves arrendadas à frota a taxas e prazos aceitáveis no futuro, nossos negócios poderão ser afetados adversamente.**

Uma parte significativa da frota aérea está sujeita a arrendamentos de longo prazo. Os arrendamentos costumam durar de três a 12 anos a partir da data de entrega. Poderíamos enfrentar uma maior concorrência ou uma oferta limitada de aviões arrendados, o que dificulta a negociação em termos competitivos, expirando arrendamentos operacionais atuais ou arrendando capacidade adicional necessária para o nível objetivo de operações. Se formos obrigados a pagar taxas de arrendamento mais altas no futuro para manter nossa capacidade e o número de aeronaves na frota, nossa lucratividade poderá ser adversamente afetada.

Além disso, com a saída da LATAM da falência, precisaremos da aprovação do Tribunal de Falências para certas transações de arrendamento, o que pode atrasar ou complicar ainda mais as negociações, limitando nossa capacidade de aproveitar os termos de arrendamento favoráveis.

**Nossos negócios podem ser adversamente afetados se não conseguirmos pagar nossas dívidas ou atender às nossas necessidades financeiras futuras.**

Temos um alto nível de dívida e obrigações de pagamento de acordo com

nossos arrendamentos de aeronaves e contratos de dívida financeira. Exigimos montantes significativos de financiamento para cobrir nossas necessidades de capital de aeronaves e podemos exigir financiamento adicional para financiar nossas outras necessidades de negócios. Não podemos garantir que teremos acesso ou conseguiremos obter financiamento no futuro em condições favoráveis. Custos de financiamento mais altos podem afetar nossa capacidade de expandir ou renovar nossa frota, o que, por sua vez, pode afetar adversamente nossos negócios.

Além disso, uma parcela significativa de nosso ativo imobilizado está sujeita a ônus para garantir nossa dívida, incluindo nosso financiamento DIP (devedor em posse). Caso não possamos efetuar pagamentos de nosso financiamento DIP ou qualquer outra dívida garantida, a execução de ônus pelos credores poderá limitar ou encerrar nossa capacidade de usar os bens e equipamentos afetados para nossas necessidades de negócios e gerar receita.

Da mesma forma, as condições externas dos mercados financeiro e de crédito podem limitar a disponibilidade de financiamento ou aumentar seus custos, o que pode afetar adversamente nossa lucratividade e posição competitiva,

resultando em menores margens líquidas de juros, receitas e fluxos de caixa, bem como menores retornos sobre capital social e capital investido. Os fatores que podem afetar a disponibilidade de financiamento ou causar um aumento em nossos custos de financiamento incluem crises macroeconômicas globais, rebaixamentos de nossa classificação de crédito ou de nossas emissões e outras possíveis rupturas de mercado.

**Temos exposição significativa à LIBOR e outras taxas de juros flutuantes; aumentos nas taxas de juros aumentarão nosso custo de financiamento e poderão gerar um efeito adverso em nossa condição financeira e resultados operacionais.**

Estamos expostos a mudanças nas taxas de juros, principalmente em relação à Taxa Interbancária de Oferta de Londres (“LIBOR”) em dólares norte-americanos. Muitos de nossos arrendamentos financeiros são denominados em dólares e rendem juros a uma taxa flutuante. Em 31 de dezembro de 2021, 57% de nossa dívida consolidada em aberto tinha taxa de juros flutuante (e 61%, levando em consideração os US\$ 662,3 milhões em financiamento DIP fornecido por Partes Relacionadas). A volatilidade da LIBOR e outras taxas de referência podem aumentar nossos pagamentos periódicos de juros e arrendamentos e gerar um



# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

efeito adverso em nossos custos totais de financiamento. Podemos não ser capazes de ajustar adequadamente nossos preços para compensar qualquer aumento nos custos de financiamento, o que teria um efeito adverso em nossos resultados operacionais.

Em 27 de julho de 2017, o presidente-executivo da Autoridade de Conduta Financeira do Reino Unido (“FCA”) (autoridade reguladora da LIBOR) anunciou que a agência pretende parar de forçar os bancos a enviar taxas para cálculo da LIBOR após 2021. Em 5 de março de 2021, a FCA anunciou em comunicado público que a LIBOR, para determinados prazos, deixaria de ser publicada em 30 de junho de 2023. A Assembleia da Reserva Federal e o Banco da Reserva Federal de Nova York convocaram o Comitê de Taxas de Referência Alternativa (ARRC), um grupo de participantes do mercado privado, para ajudar a garantir uma transição bem-sucedida da LIBOR para o dólar americano (USD) a uma taxa de referência mais robusta, sua alternativa recomendada, a Taxa de Financiamento Garantida Overnight (SOFR). Embora a adoção da SOFR seja voluntária, a descontinuação iminente da LIBOR torna essencial que os participantes do mercado considerem a mudança para taxas alternativas como a SOFR e

adotem linguagem de suporte adequada nos contratos existentes indexados à LIBOR. Nesse sentido, nossos contratos de derivativos e de dívida podem ser afetados pela variação da taxa correspondente. Como a publicação da LIBOR será encerrada em junho de 2023, começamos a migrar para a adoção da SOFR como taxa alternativa, que se concretizará com o término da LIBOR. O impacto de tal transição da LIBOR pode ser significativo para nós, considerando nosso alto endividamento.

**Aumentos nos custos de seguro e/ou reduções significativas na cobertura podem impactar negativamente nossa situação financeira e resultados operacionais.**

Grandes eventos que afetam o setor de seguros de aviação (como ataques terroristas, acidentes aéreos e epidemias de saúde e resultantes restrições de viagens impostas pelo governo) podem levar a aumentos significativos nos prêmios de seguro para companhias aéreas e/ou reduções significativas na cobertura de seguro. Aumentos adicionais no custo do seguro e/ou reduções nas coberturas disponíveis podem gerar um impacto significativo em nossos resultados financeiros, alterar a estratégia de seguro e aumentar o risco de sofrer perdas por danos não cobertos.

**Problemas com sistemas de controle de tráfego ou outras falhas técnicas podem interromper nossas operações e gerar efeitos adversos relevantes em nossos negócios.**

As operações, incluindo a capacidade de atender os clientes, dependem da operação eficaz dos equipamentos, incluindo aeronaves, sistemas de manutenção e sistemas de reservas. As operações também dependem da efetiva operação dos sistemas de controle de tráfego aéreo doméstico e internacional e da infraestrutura de controle de tráfego aéreo pelas autoridades competentes nos mercados em que o grupo atua. Falhas de equipamentos, falta de pessoal, problemas de controle de tráfego aéreo e outros fatores que possam interromper as operações podem afetar nossos resultados financeiros, bem como a reputação do grupo.

**Contamos com um número limitado de fornecedores para determinadas peças e motores de aeronaves.**

Contamos com um número limitado de fornecedores de aeronaves, motores de aeronaves e muitas peças de ambos. Portanto, estamos vulneráveis a qualquer situação relacionada ao fornecimento dessas aeronaves, peças e motores, incluindo defeitos de projeto, problemas

mecânicos, cumprimento contratual por parte de fornecedores ou uma percepção adversa por parte do público, o que resultaria na necessidade de realizar manutenções não programadas, em que os clientes evitam a marca ou em ações das autoridades aeronáuticas, o que, por sua vez, resultaria na incapacidade de operar nossas aeronaves. Durante 2021, os principais fornecedores da LATAM Airlines Group foram os fabricantes de aeronaves Airbus e Boeing.

Além de Airbus e Boeing, a Latam Airlines possui vários outros fornecedores, principalmente para acessórios, peças de reposição e componentes para aviões, incluindo Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, General Electric, Pratt & Whitney Canada, CMF International y Honeywell, entre outros.

No contexto de nossos processos de falência, alguns de nossos contratos com fornecedores podem ser rejeitados.

**Nosso negócio depende muito de provedores de serviços terceirizados. A falha desses terceiros no desempenho esperado ou interrupções em nosso relacionamento com esses fornecedores ou seus serviços para nós podem gerar um efeito adverso em nossa posição financeira e resultados operacionais.**

## Nosso negócio

### RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

Contratamos um número significativo de prestadores de serviços terceirizados para desempenhar um grande número de funções que são parte integrante de nossos negócios, incluindo operações regionais, operação de call center ao cliente, distribuição e vendas de estoque de assentos de companhias aéreas, fornecimento de infraestrutura e serviços, desempenho de processos de negócios, incluindo compras e gestão de caixa, prestação de manutenção e reparo de aeronaves, serviço de alimentação, serviços terrestres e prestação de serviços diversos (eletricidade, água etc.) e realização de operações de abastecimento de aviação, entre outras funções e serviços vitais. Não temos controle direto sobre esses prestadores de serviços terceirizados, embora assinemos acordos com muitos deles que definem o desempenho esperado do serviço. No entanto, qualquer um desses provedores de serviços terceirizados pode deixar de cumprir seus compromissos de desempenho de serviço, sofrer interrupções em seus sistemas que podem afetar seus serviços ou outros contratos com esses provedores podem ser rescindidos. Por exemplo, reservas de voos feitas por clientes e/ou agências de viagens por meio de sistemas de entrega global (GDS) de terceiros podem ser afetadas negativamente por interrupções em nosso relacionamento comercial

com as operadoras de GDS ou devido a problemas em suas operações. Tais interrupções, incluindo a falta de acordo sobre os termos contratuais aceitáveis quando os contratos expiram ou estão sujeitos a renegociação, podem fazer com que as informações de voos da companhia aérea fiquem limitadas ou indisponíveis para visualização, aumentem substancialmente as tarifas tanto para nós quanto para os usuários do GDS e que afetem nosso relacionamento com clientes e agências de viagens. A falha de qualquer prestador de serviços terceirizado em cumprir adequadamente suas obrigações de serviço ou qualquer outra interrupção de serviços pode reduzir nossas receitas e aumentar nossas despesas ou nos impedir de operar nossos voos e fornecer outros serviços a nossos clientes. Além disso, nossos negócios, desempenho financeiro e reputação podem ser afetados materialmente se os clientes acreditarem que nossos serviços não são confiáveis ou satisfatórios. No contexto de nossos processos de falência, alguns de nossos contratos com fornecedores e terceiros contratados podem ser rejeitados.

***Interrupções ou violações de segurança de nossa infraestrutura ou sistemas de tecnologia da informação podem afetar as operações, comprometer as informações de passageiros ou colaboradores***

***e nos expor a responsabilidades, possivelmente prejudicando nossos negócios e nossa reputação.***

Um grave erro interno de segurança cibernética, falha ou incidente que afete sistemas internos em nossos data centers ou externamente em locais de terceiros, ou uma interrupção em grande escala da infraestrutura de tecnologia da qual dependemos, como energia, telecomunicações ou internet, pode afetar nossa rede de tecnologia com potencial impacto em nossas operações. Nossos sistemas de tecnologia e informações relacionadas também podem ser vulneráveis a várias fontes de interrupção, incluindo desastres naturais, ataques terroristas, falhas de telecomunicações, vírus de computador, ataques cibernéticos, violações de segurança da cadeia de suprimentos (fornecedores) e outros. Esses sistemas incluem nosso sistema informatizado de reservas, sistemas de operações de voo, sistemas de telecomunicações, website, aplicativos de autoatendimento ao cliente (“apps”), sistemas de manutenção, quiosques de check-in, sistemas de entretenimento a bordo e data centers.

Além disso, como parte de nossas operações comerciais normais, coletamos e armazenamos informações confidenciais, incluindo dados pessoais

de nossos clientes e colaboradores, bem como informações de nossos parceiros comerciais. A operação segura das redes e sistemas nos quais esse tipo de informação é armazenada, processada e mantida é fundamental para nossas operações comerciais e estratégia de negócios. Terceiros não autorizados podem tentar acessar nossos sistemas ou informações por meio de fraude, engano ou incidentes de segurança cibernética. Hardware e software que desenvolvemos ou adquirimos podem ter defeitos que podem comprometer inesperadamente a segurança da informação. A deficiência de nossos sistemas de tecnologia que resulte na perda, divulgação, uso indevido ou acesso de informações de clientes, funcionários e parceiros de negócios pode resultar em ação legal ou processo judicial, responsabilidade ou penalidades regulatórias sob leis que protegem a privacidade de informações pessoais, interrupções às nossas operações e danos à nossa reputação que, isoladamente ou em conjunto, podem afetar adversamente nossos negócios.

***Os rápidos avanços tecnológicos e a digitalização podem criar riscos na implementação e no controle regulatório.***

Globalmente, houve um grande progresso nos processos de digitalização e inovação

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

tecnológica, alguns deles como resultado da pandemia da covid-19. Essas novas tecnologias podem gerar novos riscos em sua implementação que podem nos impactar direta ou indiretamente. Por exemplo, a implementação do 5G nos Estados Unidos teve um impacto temporário nas operações em determinados aeroportos e levou a uma revisão pela FAA dos requisitos específicos para sua implementação. Este risco está presente em todos os processos de digitalização e inovação tecnológica.

Da mesma forma, outras tecnologias ou o ambiente de transformação tecnológica em rápido crescimento podem avançar mais rapidamente do que a capacidade das autoridades de revisar e controlar ou o conhecimento ou os efeitos de seus possíveis impactos, que podem nos afetar direta ou indiretamente de maneiras que não podemos prever.

**Aumentos nos custos trabalhistas, que representam uma parcela significativa de nossas despesas operacionais totais, podem afetar diretamente nossas receitas.**

Os custos trabalhistas representam um percentual significativo do custo total das vendas (15,4% em 2021) e, em alguns momentos da história de nossa operação, sofremos pressões

para aumentar os salários e benefícios de nossos funcionários. Um aumento significativo nos custos trabalhistas pode resultar em uma redução significativa em nossas receitas.

**Ações coletivas dos colaboradores podem causar interrupções operacionais e impactar negativamente nossos negócios.**

Certos grupos de colaboradores, como pilotos, comissários de bordo, mecânicos e nossa equipe de aeroportos, possuem habilidades altamente especializadas. Portanto, ações perpetradas por esses grupos, como greves, abandono de função ou paralisações, podem afetar seriamente as operações e impactar negativamente o desempenho operacional e financeiro, bem como a nossa imagem.

Qualquer greve, abandono de função ou paralisação do trabalho ou qualquer disputa prolongada com colaboradores representados por qualquer um desses sindicatos pode gerar um impacto negativo nas operações. Esses riscos geralmente são exacerbados em períodos de renegociação com sindicatos, que costumam acontecer a cada dois ou quatro anos, dependendo da jurisdição e do sindicato. Qualquer renegociação do acordo coletivo pode levar a aumentos salariais significativos

e, conseqüentemente, a um aumento em nossas despesas operacionais. A falha em chegar a um acordo durante as negociações sindicais pode exigir que entremos em arbitragem, usemos recursos financeiros e administrativos e, possivelmente, concordemos com termos menos favoráveis a nós do que os acordos existentes. Os funcionários que não estão atualmente em um sindicato também podem ingressar em novos sindicatos buscando aumentos salariais ou benefícios mais altos.

**O negócio pode enfrentar conseqüências adversas se não conseguirmos chegar a acordos de negociação coletiva satisfatórios com colaboradores sindicalizados.**

Em 31 de dezembro de 2017, cerca de 44% dos funcionários do grupo, incluindo administrativo, tripulação de cabine, comissários de bordo, pilotos e técnicos de manutenção, são sindicalizados e possuem contratos e acordos coletivos que expiram em intervalos regulares. Os negócios, a situação financeira e os resultados das operações podem ser afetados materialmente pela falha em chegar a um acordo com qualquer sindicato que represente esses funcionários ou por qualquer acordo com um sindicato que contenha termos que não estejam de acordo com as

expectativas ou que impeçam o grupo de concorrer eficazmente com outras companhias aéreas.

**A LATAM pode enfrentar problemas para encontrar, treinar e reter colaboradores.**

O negócio é intensivo em mão de obra. O grupo emprega um grande número de pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção e outros colaboradores operacionais e administrativos. Periodicamente, a indústria da aviação tem experimentado uma escassez de pessoal qualificado, sobretudo pilotos e técnicos de manutenção, que se intensificou durante a fase de recuperação do tráfego aéreo após o pico da pandemia. Essa escassez de pessoal qualificado é agravada ainda mais como resultado de nosso processo de falência e se estende ao pessoal que não participa dos voos. Além disso, como costuma acontecer com muitos de nossos concorrentes, de tempos em tempos o grupo pode enfrentar uma rotatividade significativa de funcionários. Se a rotatividade de funcionários, principalmente de pilotos e técnicos de manutenção, aumentar drasticamente, nossos custos de treinamento serão substancialmente mais elevados. A LATAM não pode garantir que será capaz de recrutar, treinar e reter os gerentes, pilotos, técnicos e outros

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

profissionais qualificados necessários para manter as operações atuais ou substituir os funcionários que saem da empresa. Um aumento no volume de negócios ou a incapacidade de recrutar, treinar e reter funcionários qualificados a um custo razoável pode gerar um efeito material adverso nos negócios, condição financeira e resultados das operações. Como resultado do processo de reestruturação, o grupo pode experimentar níveis mais altos de desgaste de funcionários. A perda de pessoal-chave ou a erosão material da moral dos funcionários pode afetar negativamente a capacidade de executar estratégias e implementar iniciativas operacionais, afetando negativamente o grupo.

#### **RISCOS RELACIONADOS À INDÚSTRIA DA AVIAÇÃO E AOS PAÍSES ONDE O GRUPO OPERA**

**O desempenho da LATAM depende em grande parte das condições econômicas dos países onde opera. Condições econômicas negativas nesses países teriam um impacto adverso sobre o negócio e resultados de operações do grupo, fazendo com que o preço de mercado de suas ações ordinárias e ADS caísse.**

A demanda por transporte de passageiros e carga é altamente cíclica e depende em grande parte do

crescimento econômico, expectativas econômicas e variações nas taxas de câmbio a nível mundial e local, entre outros aspectos. No passado, o negócio foi negativamente afetado por recessões globais, baixo crescimento econômico no Chile, recessões no Brasil e Argentina, além de fraco desempenho econômico em alguns países de mercados emergentes onde o grupo opera. A incidência de eventos semelhantes no futuro pode afetar negativamente nosso negócio. O grupo planeja seguir expandindo as operações com base na América Latina, o que significa que seu desempenho continuará a depender em grande parte das condições econômicas da região.

Qualquer um dos seguintes fatores pode afetar negativamente o negócio, a situação financeira e os resultados de suas operações nos países onde o grupo opera:

- Mudanças na política econômica ou outras políticas governamentais;
- mudanças em práticas regulatórias, legais ou administrativas;
- desempenho econômico fraco, incluindo, entre outros, desaceleração da economia brasileira, instabilidade política, baixo crescimento econômico, baixas taxas de consumo e/ou

investimentos e altas taxas de inflação; ou bem,

- Outras situações políticas ou econômicas sobre as quais não temos controle.

Não podemos garantir que reduções de capacidade ou outras medidas tomadas pelo grupo em resposta à menor demanda serão suficientes para compensar qualquer redução futura na demanda por serviços de carga e/ou transporte aéreo de passageiros nos mercados onde o grupo opera. Uma baixa demanda de longo prazo pode afetar negativamente nossas receitas, resultados de operações ou situação financeira.

Um ambiente econômico adverso, seja global, regional ou em um país específico, poderia resultar na diminuição do tráfego de passageiros, bem como do negócio de carga, além de afetar a capacidade de estabelecer tarifas aéreas, o que, por sua vez, afetaria de forma significativa e negativa nossa situação financeira e resultados de operação.

**Estamos expostos a aumentos nas taxas de pouso e outras taxas de serviços aeroportuários que podem afetar negativamente nossa margem e posição competitiva. Além disso, não podemos garantir que no futuro teremos acesso às instalações apropriadas e aos direitos de**

**aterrissagem necessários para cumprir nossos planos de expansão.**

O grupo deve pagar taxas aos operadores aeroportuários para utilizar suas instalações. Qualquer aumento significativo nas taxas aeroportuárias, inclusive nos aeroportos internacionais de Guarulhos em São Paulo, Jorge Chavez em Lima e Comodoro Arturo Merino Benítez em Santiago, pode gerar um impacto adverso expressivo sobre os resultados de nossas operações. Os impostos sobre passageiros e as tarifas aeroportuárias aumentaram substancialmente nos últimos anos. Não podemos garantir que os aeroportos onde o grupo opera não aumentarão ou manterão altos impostos sobre passageiros ou tarifas aeroportuárias no futuro. Qualquer aumento dessa natureza pode ter um efeito adverso sobre nossa situação financeira e resultados de operações.

Alguns dos aeroportos que atendemos (ou que planejamos atender no futuro) estão sujeitos a limitações de capacidade e impõem diversas restrições, inclusive para slots de decolagem e pouso em determinados períodos do dia e limites do nível de ruído das aeronaves. Não temos certeza de que o grupo conseguirá obter a quantidade suficiente de slots, portões de embarque ou outras instalações aeroportuárias para aumentar os serviços

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

alinhados à estratégia de crescimento. Também é possível que os aeroportos que atualmente não têm limitações de capacidade as tenham no futuro. Além disso, uma companhia aérea deve usar seus slots regular e pontualmente ou corre o risco de ter tais slots reatribuídos a outras companhias aéreas. Quando os slots ou outros recursos aeroportuários não estiverem disponíveis ou tiverem algum tipo de disponibilidade limitada, o grupo pode precisar modificar horários, alterar rotas ou reduzir a utilização das aeronaves. Também é possível que as autoridades aeronáuticas dos países onde o grupo opera mudem as regras de atribuição dos slots de decolagem e pouso, como no aeroporto de São Paulo (Congonhas) em 2019, onde os slots anteriormente operados pela Avianca Brasil foram reatribuídos. Qualquer uma dessas alternativas pode ter um impacto financeiro adverso nas operações. Não podemos garantir que os aeroportos onde não existem tais restrições não as implementarão no futuro ou que, onde existirem, não se tornarão mais onerosas. Tais restrições podem limitar nossa capacidade de continuar a oferecer ou aumentar nossos serviços nesses aeroportos.

**O negócio é altamente regulamentado e mudanças no ambiente regulatório em diferentes países podem afetar**

### **negativamente nosso negócio e resultados de operações.**

O negócio é altamente regulamentado e depende em grande parte do ambiente regulatório nos países onde o grupo opera ou planeja operar. Por exemplo, controles de preços de passagens podem limitar nossa capacidade de aplicar técnicas de maximização de lucro por segmentação de clientes de forma eficaz (“gerenciamento de receitas de passageiros”) e ajustar os preços para refletir as pressões nos custos. Altos níveis de regulamentação governamental podem limitar o escopo das operações e dos planos de crescimento. A possível falha das autoridades aeronáuticas em manter as autorizações governamentais requeridas ou a falha do grupo em cumprir as regulamentações aplicáveis podem afetar negativamente o negócio e os resultados das operações.

O negócio, a situação financeira, os resultados das operações e o preço das ações ordinárias e ADS podem ser negativamente afetados por mudanças nas políticas ou regulamentações em nível federal, estatal ou municipal nos países onde o grupo opera, abarcando ou afetando fatores como:

- taxas de juros;
- flutuações da taxa de câmbio;

- políticas monetárias;
- inflação;
- liquidez dos mercados de capitais;
- políticas fiscais e previdenciárias;
- regulamentação trabalhista;
- escassez e racionamento de energia e água; e
- outras questões políticas, sociais e econômicas que estejam dentro ou que afetem o Brasil, Chile, Peru e Estados Unidos, entre outros.

Por exemplo, o governo federal brasileiro interveio muitas vezes na economia local e realizou mudanças drásticas na política e regulamentação para controlar a inflação e afetar outras políticas e regras. Essa questão exigiu que o governo federal aumentasse as taxas de juros, aplicasse mudanças na política fiscal e previdenciária, implementasse controles de preços, taxas de câmbio e remessas, desvalorizações, controles de capital e limites de impostos.

A incerteza sobre se o governo federal brasileiro implementará mudanças na política ou regulamentação que afetem esses ou outros fatores pode contribuir

com a incerteza econômica no Brasil e aumento da volatilidade nos mercados de valores mobiliários brasileiros e os valores mobiliários emitidos no exterior por empresas brasileiras. Essas e outras situações na economia e políticas governamentais brasileiras podem afetar negativamente nossa empresa, negócio e resultados de operações, bem como o preço comercial de nossas ações ordinárias e ADS.

Também estamos sujeitos a acordos internacionais bilaterais de transporte aéreo que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre os países onde o grupo opera e devemos obter as permissões dos governos estrangeiros relevantes para poder oferecer serviços a destinos no exterior. Não podemos garantir que tais acordos bilaterais existentes continuarão ou que seremos capazes de obter mais direitos de rota sob tais acordos para cumprir nossos futuros planos de expansão. Alguns acordos bilaterais também incluem provisões que exigem uma participação substancial ou controle efetivo. Qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais pode gerar um efeito adverso significativo em nosso negócio, situação financeira e resultados de operações. A suspensão de nossas permissões para operar em determinados aeroportos ou

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

destinos, nossa incapacidade de obter autorizações favoráveis de decolagem e pouso em determinados aeroportos de alta densidade ou a imposição de outras sanções também podem impactar negativamente nosso negócio. Não podemos garantir que uma alteração das leis e regulamentos atuais por parte de um governo estrangeiro ou a adoção de novas leis ou regulamentos não terá um efeito adverso significativo em nosso negócio, situação financeira ou resultados de operações.

**Perdas e responsabilidades em caso de acidente envolvendo uma ou mais aeronaves podem afetar substancialmente nosso negócio.**

Estamos expostos a potenciais perdas catastróficas em caso de acidente aéreo, incidente terrorista ou outro evento similar. Não podemos garantir que, como resultado de um acidente aéreo ou incidente grave:

- Não precisaremos aumentar nossa cobertura de seguros;
- Nossos prêmios de seguro não aumentarão substancialmente;
- Nossa cobertura de seguro cobrirá todas as nossas responsabilidades;

- Não seremos obrigados a absorver perdas significativas.

Reclamações substanciais resultantes de um acidente ou incidente grave que excedam nossa cobertura de seguro relacionada podem ter um forte efeito adverso em nosso negócio, situação financeira e resultados de operações. Além disso, qualquer acidente aéreo, mesmo que totalmente coberto, pode levar a uma percepção negativa entre o público de que nossas operações ou aeronaves são menos seguras ou confiáveis do que aquelas operadas por outras companhias aéreas ou por outros operadores de voo, o que pode gerar um significativo efeito adverso para nosso negócio, situação financeira e resultados de operações.

Os prêmios de seguro também podem aumentar devido a um acidente ou incidente envolvendo um de nossos parceiros de aliança ou outras companhias aéreas ou devido à percepção de risco aumentado no setor relacionado a preocupações com guerra ou ataques terroristas, o setor de modo geral ou a segurança dele.

**Os altos níveis de concorrência no setor de aviação, como a presença de operadoras de baixo custo nos mercados em que o grupo opera, podem afetar negativamente o nível das operações.**

Nosso negócio, situação financeira e resultados de operações podem ser afetados negativamente pelos níveis elevados de concorrência dentro do setor, particularmente pela entrada de novos concorrentes nos mercados onde o grupo opera. As companhias aéreas competem principalmente em níveis de tarifas, frequência e confiabilidade do serviço, reconhecimento da marca, comodidades para passageiros (como programas de passageiro frequente), além de disponibilidade e conveniência de outros serviços de passageiros ou carga. Companhias aéreas novas ou existentes (e empresas que oferecem serviços de transporte terrestre para carga ou passageiros) podem entrar em nossos mercados e competir conosco em qualquer uma dessas bases, inclusive ao oferecer preços mais baixos, serviços mais atrativos ou um aumento de sua oferta de destinos em um esforço para adquirir mais participação de mercado.

As operadoras de baixo custo têm um efeito significativo nas receitas do setor, devido a seu baixo custo unitário. Os custos reduzidos permitem que as companhias aéreas de baixo custo ofereçam tarifas mais baixas que, por sua vez, permitem que os clientes sensíveis aos preços reservem voos ou migrem das grandes companhias aéreas para as de baixo custo. Nos últimos

anos, vimos um interesse crescente em desenvolver o modelo de baixo custo em toda a América Latina. Por exemplo, no mercado chileno, a Sky Airline, nossa principal concorrente, vem migrando para o modelo de baixo custo desde 2015, enquanto em julho de 2017, a JetSmart, nova companhia aérea de baixo custo, iniciou suas operações. No mercado doméstico do Peru, a VivaAir Peru, nova companhia aérea de baixo custo, iniciou suas operações em maio de 2017 e, em abril de 2019, outra companhia aérea de baixo custo, a Sky Airline Peru, o fez. Na Colômbia, nosso concorrente VivaColombia atua no mercado doméstico desde maio de 2012. Várias companhias aéreas de baixo custo anunciaram estratégias de crescimento que incluem a compra de um número significativo de aeronaves para entrega nos próximos anos. A entrada de companhias aéreas de baixo custo nos mercados locais em que competimos, incluindo os descritos acima, pode ter um significativo efeito adverso em nossas operações e desempenho financeiro. Além disso, alguns de nossos concorrentes também apresentaram petições voluntárias sob o Capítulo 11 do Código de Falências. A capacidade dos concorrentes de ajustar significativamente sua estrutura de custos e se tornar mais competitivos, como resultado de um processo de

## Nosso negócio

### RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

reorganização de falência ou outra reestruturação financeira, também pode afetar negativamente nossa capacidade de competir.

Os planos estratégicos de crescimento internacional dependem, em parte, da obtenção de autorizações regulatórias nos países onde planejamos expandir nossas operações por meio de um *joint business agreement* (JBA). É possível que o grupo não consiga obter tais autorizações, ao passo que outros concorrentes consigam. Assim, podemos não ser capazes de competir nas mesmas rotas que eles, o que reduziria nossa participação de mercado e afetaria negativamente nossos resultados financeiros. Não podemos garantir que haverá algum benefício derivado de tais acordos.

**Alguns de nossos concorrentes contam com apoio externo, o que pode afetar negativamente nossa posição competitiva.**

Alguns de nossos concorrentes podem dispor de fontes externas de apoio, como seus governos nacionais, que não estão disponíveis para nós. Esse apoio pode incluir, entre outros, subsídios, apoio financeiro ou isenções fiscais. Esse apoio pode colocar o grupo em desvantagem competitiva e afetar negativamente as

operações e o desempenho financeiro. Por exemplo, a Aerolíneas Argentinas conta, historicamente, com um forte subsídio do governo. Além disso, durante a pandemia da covid-19, alguns de nossos concorrentes em rotas de longa distância receberam apoio do governo.

Da mesma forma, como resultado do ambiente competitivo, pode haver maior consolidação no setor aéreo latino-americano e global, seja por meio de aquisições, empresas conjuntas, associações ou alianças estratégicas. Não podemos prever os efeitos de uma maior consolidação do setor. Além disso, a consolidação do setor de aviação e as mudanças nas alianças internacionais continuarão afetando o cenário competitivo do setor e poderão resultar na criação de companhias aéreas e alianças com maiores recursos financeiros, redes globais mais extensas e estruturas de custos mais baixos.

**Alguns dos países onde o grupo opera podem não cumprir acordos internacionais pré-estabelecidos, o que pode aumentar a percepção do risco de fazer negócios nesse mercado específico e, portanto, impactar o negócio e os resultados financeiros.**

A decisão de um tribunal de falências no Brasil e do Capítulo 15 do Tribunal

de Falências dos Estados Unidos sobre o processo de falência da Avianca Brasil pode parecer inconsistente com o cronograma estabelecido para um devedor liquidar uma dívida ou devolver uma aeronave sob a Convenção da Cidade do Cabo (CTC) que o Brasil assinou, manifestando preocupações quanto ao prazo de recurso de credores sobre financiamentos garantidos com aeronaves. Da mesma forma, os credores podem perceber que essas decisões aumentam o risco do negócio para arrendamentos ou outras transações financeiras envolvendo aeronaves no Brasil e existe a possibilidade de que as agências de classificação emitam classificações mais baixas para financiamentos garantidos com aeronaves no Brasil. Portanto, o negócio e os resultados financeiros podem ser afetados negativamente se as atividades de financiamento forem impactadas por tais acontecimentos.

**As operações da LATAM estão sujeitas a regulamentações ambientais locais, nacionais e internacionais; os custos do cumprimento das regulamentações aplicáveis ou as consequências do descumprimento podem afetar adversamente nosso negócio ou nossa reputação.**

As operações da LATAM são afetadas

pelo regulamento ambiental em nível local, nacional e internacional. Essas regulamentações abrangem, entre outros aspectos, emissões atmosféricas, gestão de resíduos sólidos e efluentes aquosos, ruído de aeronaves e outras atividades relacionadas ao negócio. As operações e os resultados financeiros futuros podem variar como resultado de tais regulamentações. O cumprimento dessas normas e regulamentações novas ou existentes que podem se aplicar a nós no futuro podem aumentar nossa base de custos e afetar negativamente as operações e os resultados financeiros. Da mesma forma, o descumprimento dessas normas pode afetar negativamente a reputação do grupo de várias maneiras.

Em 2016, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) adotou uma resolução criando o Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA), que fornece uma estrutura para uma medida global baseada no mercado visando estabilizar as emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) na aviação civil internacional (por exemplo, voos da aviação civil que partem de um país e chegam a outro). O CORSIA será implementado em etapas, começando com a participação voluntária dos países membros da OACI durante uma etapa piloto (de 2021 a 2023),

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

seguida por uma primeira etapa (de 2024 a 2026) e, depois, uma segunda etapa (a partir de 2027). Atualmente, o CORSIA se concentra na definição de regulamentações para o monitoramento, relatório e verificação das emissões das operações aéreas, bem como na definição dos passos para compensar as emissões de CO<sub>2</sub> após 2020. Na medida em que a maioria dos países onde o grupo opera permanece como estado membro da OACI, ele pode ser afetado no futuro pelas regulamentações adotadas no âmbito do CORSIA.

A proliferação de normas e impostos nacionais para emissões de CO<sub>2</sub> nos países onde temos operações nacionais, incluindo as regulamentações ambientais enfrentadas pela indústria na Colômbia, também pode afetar os custos e margens operacionais.

**Nosso negócio pode ser afetado negativamente por uma deterioração no setor de aviação causada por eventos exógenos que afetam o comportamento das viagens ou aumentam os custos, como surtos de doenças, condições climáticas e desastres naturais, guerras ou ataques terroristas.**

A demanda de transporte aéreo pode ser impactada negativamente por eventos exógenos, como condições

climáticas adversas ou desastres naturais, epidemias (como Ebola ou Zika) e pandemias (como a pandemia da covid-19), ataques terroristas, guerra ou instabilidade política e social. As crescentes tensões geopolíticas e hostilidades relacionadas ao conflito na Ucrânia e as sanções comerciais e monetárias que foram impostas em relação a esses eventos afetaram, e podem afetar significativamente, os preços e a demanda mundial do petróleo, causar inquietação no sistema financeiro global e gerar um impacto negativo nas viagens aéreas. Situações como essas podem ter um impacto significativo em nosso negócio, situação financeira e resultados de operações. Além disso, a pandemia da covid-19 e outros eventos adversos à saúde pública podem gerar um efeito prolongado na demanda de transporte aéreo e qualquer efeito prolongado ou generalizado pode afetar significativamente as operações.

Após os ataques terroristas nos Estados Unidos em 11 de setembro de 2001, a Companhia tomou a decisão de reduzir seus voos para os Estados Unidos. Em conjunto com a diminuição do serviço, a Companhia também reduziu seu quadro de funcionários, o que resultou em maiores despesas devido a indenizações a colaboradores demitidos durante 2001. Qualquer futuro ataque terrorista ou

tentativa de ataque, envolvendo ou não aeronaves comerciais, qualquer aumento nas hostilidades relacionadas à retaliação contra organizações terroristas ou de outra forma, e qualquer outro impacto negativo relacionado pode resultar em um declínio no tráfego de passageiros e afetar significativa e negativamente nosso negócio, situação financeira e resultados das operações.

Após os atentados terroristas de 2001, as companhias aéreas sofreram um aumento de custos devido ao aumento das medidas de segurança, que poderão se tornar ainda mais rigorosas no futuro. Além das medidas implementadas pelo Departamento de Segurança Interna dos EUA e pela TSA, a IATA e alguns governos estrangeiros também começaram a implementar medidas de segurança reforçadas nos aeroportos estrangeiros onde operamos.

As receitas das companhias aéreas dependem do número de passageiros transportados, da tarifa paga por cada passageiro e de fatores de serviço, como pontualidade de partidas e chegadas. Em períodos de neblina, gelo, baixas temperaturas, tempestades ou outras condições climáticas adversas, alguns ou todos os nossos voos podem ser cancelados ou substancialmente atrasados, reduzindo a lucratividade. Da

mesma forma, os preços e estoques de combustíveis, que representam um custo importante para nós, podem aumentar como resultado de futuros ataques terroristas, um aumento generalizado das hostilidades ou uma redução no nível de produção de combustível, voluntária ou não, pelos países produtores de petróleo. Esses aumentos podem resultar tanto em preços mais altos de passagens aéreas quanto menor demanda por viagens aéreas em geral, o que pode resultar em efeitos adversos nas receitas e nos resultados das operações.

**Um acúmulo de reembolsos de passagens pode gerar um efeito adverso em nossos resultados financeiros.**

A pandemia da covid-19 e as correspondentes restrições generalizadas impostas pelo governo que estão além do controle da LATAM resultaram em um número sem precedentes de solicitações de reembolso de passagens de clientes devido a alterações ou cancelamentos de voos. No entanto, no momento em que esse problema foi administrado, não podemos garantir que a pandemia da covid-19 ou outro surto de doença contagiosa não resultará em mais alterações ou cancelamentos de voos, e não podemos prever o valor total de reembolsos que os clientes podem solicitar como resultado dessa situação.



# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

Se o grupo for obrigado a pagar uma quantia substancial de reembolsos de passagens em dinheiro, a consequência poderá ser um efeito adverso em nossos resultados financeiros ou posição de liquidez. Além disso, a Companhia mantém acordos com instituições financeiras que processam transações de cartão de crédito de clientes para venda de passagens aéreas e outros serviços. De acordo com alguns dos contratos de processamento de cartão de crédito da Companhia, as instituições financeiras, em determinadas circunstâncias, têm o direito de exigir que a Companhia mantenha uma reserva igual a uma parte das vendas antecipadas de passagens que foram processadas por essa instituição financeira, mas para a qual a Companhia ainda não forneceu transporte aéreo. Essas instituições financeiras podem exigir que se estabeleça reservas de caixa ou outras garantias ou que se retenha pagamentos relacionados a contas a receber, mesmo que a Companhia não mantenha determinados níveis mínimos de caixa irrestrito, equivalentes de caixa e investimentos de curto prazo. Os reembolsos reduzem nossa liquidez e nos colocam em risco de acionar cláusulas de liquidez nesses contratos de processamento e, ao fazê-lo, podem exigir que registremos garantias em dinheiro com operadoras de cartão de crédito para

vendas antecipadas de passagens.

**A LATAM está sujeita a riscos relacionados a processos judiciais e administrativos que podem afetar negativamente o desempenho comercial e financeiro em caso de um parecer desfavorável.**

A natureza do negócio expõe a empresa a litígios relacionados a questões trabalhistas, de seguro e de segurança, regulatórios, processos fiscais e administrativos, investigações governamentais, reclamações de danos e disputas contratuais. Os litígios são inerentemente onerosos e imprevisíveis, o que dificulta estimar o resultado com precisão, entre outras questões. Atualmente, como no passado, estamos sujeitos a processos ou investigações de litígios reais ou potenciais. Embora estabeleçamos provisões contábeis conforme julgarmos necessário, os valores que reservamos podem variar substancialmente dos valores que realmente somos obrigados a pagar devido a incertezas inerentes ao processo de estimativa. Não podemos garantir que esses ou outros processos legais não afetarão significativamente o negócio.

**O grupo está sujeito a leis e regulamentações anticorrupção, antissuborno, antilavagem de**

**dinheiro e antitruste no Chile, Brasil, Peru, Estados Unidos e nos diversos países onde opera. Qualquer violação de uma ou mais dessas leis ou regulamentações pode ter um efeito adverso significativo em nossa reputação, resultados das operações e situação financeira.**

Estamos sujeitos a leis e regulamentações internacionais anticorrupção, antissuborno, antilavagem de dinheiro e antitruste, e somos obrigados a cumprir as leis e regulamentações aplicáveis em todas as jurisdições onde o grupo opera. Da mesma forma, estamos sujeitos a regulamentos de sanções econômicas que restringem a interação com determinados países, indivíduos e entidades sancionados. Não é possível garantir que as políticas e procedimentos internos serão suficientes para prevenir ou detectar todas as práticas impróprias, fraudes ou violações da lei por filiais, colaboradores, diretores, funcionários, parceiros, agentes e fornecedores de serviços ou que tais pessoas não tomarão medidas que violem nossas políticas e procedimentos. Qualquer violação de nossa parte das leis ou regulamentações pode ter um efeito adverso significativo em nosso negócio, reputação, resultados das operações e situação financeira.

**Os governos latino-americanos tiveram e continuam a ter uma influência significativa sobre suas economias.**

Os governos da América Latina frequentemente intervêm nas economias de seus respectivos países e, às vezes, aplicam mudanças substanciais nas políticas e regulamentações. As ações do governo muitas vezes implicaram, entre outras medidas, nacionalizações e expropriações, controles de preços, desvalorizações monetárias, aumentos obrigatórios de salários e benefícios trabalhistas, controles de capital e limites às importações. Os negócios, a situação financeira e os resultados das operações podem ser afetados negativamente por mudanças nas políticas ou regulamentações governamentais, incluindo fatores como taxas de câmbio e políticas de controle cambial, políticas de controle de inflação, políticas de controle de preços, proteção ao consumidor, direitos e restrições de importação, liquidez dos mercados domésticos de capital e crédito, racionamento de energia elétrica, políticas fiscais, incluindo aumentos de impostos e pedidos retroativos de restituição de impostos, bem como outros eventos políticos, diplomáticos, sociais e econômicos que afetem ou ocorram nos países onde o grupo opera.

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

## FATORES DE RISCO

Por exemplo, as ações do governo brasileiro para controlar a inflação e implementar outras políticas implicaram controles de salários e preços, depreciação do real, controles sobre remessas de fundos ao exterior, intervenção do Banco Central para afetar as taxas básicas de juros e outras medidas. No futuro, o nível de intervenção dos governos latino-americanos pode continuar ou aumentar. Não podemos garantir que essas e outras medidas não terão um efeito significativo adverso na economia de cada respectivo país e, portanto, que não afetarão o negócio, a situação financeira e os resultados das operações.

### **A instabilidade política e a agitação social na América Latina podem afetar negativamente os negócios.**

A LATAM opera principalmente na América Latina, portanto, está sujeita a uma ampla gama de riscos associados às suas operações nessa região. Esses riscos podem incluir condições políticas ou sociais instáveis, falta de sistemas jurídicos bem estabelecidos e confiáveis, controles cambiais e outros limites à nossa capacidade de repatriar nossos lucros, bem como mudanças nos requisitos legais ou regulatórios.

Embora as condições políticas e

sociais de um país possam diferir significativamente das de outro país, eventos em qualquer um de nossos principais mercados podem afetar negativamente nosso negócio, situação financeira ou resultados de operações.

Por exemplo, no Brasil, nos últimos anos, como resultado da investigação da Operação *Lava Jato*, vários políticos de alto nível renunciaram ou foram presos e outros funcionários eleitos e funcionários públicos em cargos de alto escalão estão sob investigação por supostos atos de corrupção. Um dos eventos mais importantes que resultaram dessa operação foi a destituição da ex-presidenta Dilma Rousseff pelo Senado brasileiro em agosto de 2016, por violações das leis de responsabilidade fiscal, e o governo de seu vice-presidente, Michel Temer, nos últimos dois anos do mandato presidencial que, em razão do desenvolvimento das investigações realizadas pelo Departamento de Polícia Federal e pela Procuradoria Geral da República, resultou em acusações de corrupção contra o presidente Temer. Juntamente com a incerteza política e econômica do período no país, em julho de 2017, o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva foi condenado por corrupção e lavagem de dinheiro por um tribunal federal menor no estado do Paraná em conexão com a

Operação *Lava Jato*.

No Peru, em 30 de setembro de 2019, o presidente Martín Vizcarra tomou medidas executivas para dissolver o Congresso peruano e convocou uma nova eleição de membros do Congresso. Em resposta à dissolução do Congresso, os ex-membros do corpo legislativo votaram pela suspensão do presidente Vizcarra por doze meses e nomearam a vice-presidente Mercedes Araoz como presidenta interina para substituir temporariamente o Sr. Vizcarra. A vice-presidente Araoz renunciou ao cargo de presidenta interina no dia seguinte. Em 14 de janeiro de 2020, o Tribunal Constitucional do Peru declarou a ação executiva do presidente Vizcarra constitucional e juridicamente válida.

Em 20 de outubro de 2020, um grupo de 27 parlamentares apresentou uma moção para realizar novos processos de impeachment contra o presidente Vizcarra como resultado de acusações de que o presidente Vizcarra recebeu pagamentos ilícitos de empresas de construção quando era governador de Moquegua (entre 2011 e 2014). Em 2 de novembro de 2020, o Congresso peruano votou a favor da realização de um novo processo de impeachment. Em 9 de novembro de 2020, com o voto afirmativo dos membros qualificados

necessários do Congresso, foi aprovada a destituição do presidente Vizcarra. Como, na época, o Peru não havia nomeado vice-presidentes, o então presidente do Congresso, Manuel Arturo Merino de Lama, assumiu o cargo de presidente interino. Desde aquele dia, o Peru vive uma agitação política e social, seguida de vários protestos no país. Em 15 de novembro de 2020, Manuel Arturo Merino de Lama renunciou ao cargo de presidente interino. Em 16 de novembro de 2020, o Congresso elegeu o deputado Francisco Rafael Sagasti Hochhausler como presidente do Congresso, e assumiu o cargo de presidente interino de 17 de novembro de 2020 a 28 de julho de 2021.

Em 6 de junho de 2021, foi realizado o segundo turno eleitoral entre Keiko Fujimori e Pedro Castillo. O vencedor das eleições por uma margem estreita foi Pedro Castillo; no entanto, desde então surgiram denúncias de fraude eleitoral, gerando instabilidade no país e elevando a cotação do dólar norte-americano a níveis históricos. Atualmente, a instabilidade no país continua devido às políticas implementadas pelo atual presidente e pelo atual Congresso da República, período que também se caracterizou por um alto nível de incerteza em função das recorrentes mudanças nos membros

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

do gabinete do governo.

Em outubro de 2019, o Chile experimentou grandes protestos relacionados à situação econômica, que resultaram na declaração de estado de emergência em várias grandes cidades. Os protestos no Chile começaram com críticas à desigualdade social, falta de educação de qualidade, aposentadorias precárias, aumento de preços e salário mínimo baixo. Se a agitação social no Chile continuar ou aumentar, poderá resultar em atrasos operacionais ou impactar adversamente nossa capacidade de operar no Chile.

Além disso, iniciativas atuais para atender às preocupações dos manifestantes estão sendo discutidas no Congresso chileno. Essas iniciativas incluem reformas trabalhistas, tributárias e previdenciárias, entre outras. Não é possível prever o efeito dessas mudanças, pois ainda estão em discussão, mas podem resultar em aumento nas folhas de pagamento e salários, bem como aumento de impostos. Em 25 de outubro de 2020 (adiado de 26 de abril de 2020 devido ao impacto da pandemia da covid-19), o Chile aprovou amplamente um referendo para reescrever a constituição por meio de uma convenção constitucional. A eleição para selecionar a convenção constitucional de 155 membros ocorreu

de 15 a 16 de maio de 2021. Em 4 de julho de 2021, foi instalada a convenção constitucional, que tinha 9 meses, com possibilidade de prorrogação única de três meses, para apresentar uma nova constituição, que será aprovada ou rejeitada em um referendo em 2022. Além disso, o Chile realizou eleições presidenciais em dezembro de 2021, com o esquerdista Gabriel Boric vencendo por ampla margem.

Embora as condições na América Latina variem de país para país, as reações dos clientes a situações na região geralmente podem resultar em uma diminuição no tráfego de passageiros, o que pode gerar um efeito negativo em nossa condição financeira e resultados de nossas operações.

#### **Os países latino-americanos passaram por períodos de condições macroeconômicas adversas.**

O negócio depende das condições econômicas predominantes na América Latina. Os países latino-americanos experimentaram historicamente instabilidade econômica, incluindo períodos desiguais de crescimento econômico, bem como deteriorações significativas. Altas taxas de juros, inflação (em alguns casos substancial e prolongada) e desemprego geralmente

caracterizam todas as economias. Devido ao fato de que commodities como produtos agrícolas, minerais e metais representam uma porcentagem significativa das exportações de muitos países latino-americanos, suas economias são particularmente sensíveis às variações nos preços dessas 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 e desvalorização.

Por exemplo, no passado, o Peru sofreu períodos de grave recessão econômica, desvalorizações da moeda, alta inflação e instabilidade política, que resultaram em consequências econômicas adversas. A LATAM não pode garantir que o Peru não sofrerá situações adversas semelhantes no futuro, mesmo que em poucos anos vários processos democráticos sejam concluídos sem violência. A LATAM não pode garantir que as administrações atuais ou futuras manterão políticas econômicas favoráveis às empresas e de mercado aberto ou políticas que estimulem o crescimento econômico e a estabilidade social. No Brasil, o Produto Interno Bruto em reais diminuiu 3,5% em 2015 e 3,3% em 2016, aumentou 1,3% em 2017, 1,8% em 2018 e 1,1% em 2019, e diminuiu

4,1% em 2020, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Além disso, a classificação de crédito do governo federal brasileiro foi rebaixada em 2015 e 2016 por todas as principais agências de classificação e não é mais grau de investimento. A LATAM não pode dar garantias sobre as políticas que o governo recém-eleito da Argentina possa implementar ou que eventos políticos naquele país não afetarão negativamente sua economia.

Assim, qualquer mudança na economia dos países da América Latina onde a LATAM e suas filiais operam ou nas políticas econômicas dos governos pode ter um efeito negativo no negócio, situação financeira e resultados de operações.

#### **RISCOS RELACIONADOS ÀS NOSSAS AÇÕES ORDINÁRIAS E ADS**

**Como nossa estrutura de capital pós-falência ainda não foi determinada e qualquer mudança em nossa estrutura de capital pode ter um efeito adverso significativo sobre os detentores de ADS ou nossas ações, negociar as ADS ou nossas ações durante o curso de nosso processo de reestruturação é altamente especulativo e apresenta riscos substanciais.**

Nossa estrutura de capital pós-falência

## Nosso negócio

### RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

será estabelecida de acordo com um plano de reorganização que requer aprovação pelo tribunal de falências. A reorganização de nossa estrutura de capital pode incluir trocas de novos títulos de participação de capital por títulos de participação de capital existentes ou títulos de dívida por títulos de participação de capital, o que diluiria qualquer valor de nossos títulos de participação de capital existentes ou poderia resultar na extinção de todos os juros de participações de capital existentes em nós. Nesse caso, os valores investidos pelos detentores de ADS ou nossas ações não serão recuperáveis e esses títulos não terão valor.

Como resultado de nossos procedimentos sob o Capítulo 11, em 10 de junho de 2020, a Bolsa de Valores de Nova York (NYSE) notificou a SEC de sua intenção de retirar as ADS da cotação e registro da NYSE, com efeito a partir da abertura dos negócios em 22 de junho de 2020. Na data deste relatório anual, as ADS são negociadas no mercado de balcão (OTC), que é um mercado menos líquido. Não pode haver garantia de que as ADS continuarão a ser negociadas no mercado de balcão ou de que existirá qualquer mercado público para as ADS no futuro, se as corretoras continuarão a fornecer cotações públicas das ADS, se o volume de negociação das ADS será suficiente para fornecer um

mercado de negociação eficiente, se as cotações das ADS puderem ser bloqueadas no futuro ou se pudermos revender as ADS em uma bolsa de valores.

Os preços de negociação das ADS ou de nossas ações não têm relação com a recuperação real, se houver, de seus detentores no contexto de nosso processo sob o Capítulo 11. Além disso, os preços de negociação das ADS ou de nossas ações podem sofrer flutuações e volatilidade significativas. Devido a esses e outros riscos descritos neste relatório anual, a negociação de ADS ou de nossas ações durante a vigência de nosso processo de reestruturação apresenta riscos substanciais e recomendamos extrema cautela com relação a investimentos existentes e futuros nesses títulos.

#### **Nossos principais acionistas podem ter interesses diferentes dos de nossos demais acionistas.**

Um dos principais grupos de acionistas, o Grupo Cueto, detinha 16,39% de nossas ações ordinárias em 28 de fevereiro de 2022. Além disso, outros acionistas, inclusive a Delta Air Lines, Inc., que em 28 de fevereiro de 2022 detinha 20,00% de nossas ações ordinárias e a Qatar Airways Investments (UK) Ltd., que, em 28 de fevereiro de 2022, detinha 9.999999918%

de nossas ações ordinárias, podem ter interesses diferentes dos de outros acionistas. Além disso, nossa estrutura acionária pode mudar após sairmos da falência, e é possível que futuros acionistas majoritários tenham interesses que podem diferir daqueles de nossos outros acionistas.

De acordo com os termos do Contrato de Depósito que rege nossas ADS, se os detentores das ADS não fornecerem ao JP Morgan Chase Bank, N.A., na qualidade de depositário das ADS, instruções oportunas para o voto das ações ordinárias subjacentes à sua ADR, o depositário será considerado instruído a conceder a uma pessoa designada pelo conselho de administração o direito discricionário de voto sobre essas ações ordinárias. A pessoa indicada pelo conselho de administração para exercer esse direito discricionário de voto pode ter interesses que se alinham aos de nossos acionistas majoritários, mas diferem dos de nossos demais acionistas. Historicamente, nosso conselho de administração nomeou seu presidente para exercer esse direito; por exemplo, os membros do novo conselho de administração eleitos pelos acionistas em 2021 nomearam o Sr. Ignacio Cueto para ocupar esse cargo.

#### **A negociação de nossas ADSs e ações**

#### **ordinárias nos mercados de valores mobiliários é limitada e pode sofrer com a falta de liquidez e volatilidade dos preços.**

Nossas ações ordinárias estão listadas nas duas bolsas de valores chilenas. Os mercados de valores mobiliários chilenos são consideravelmente menores, menos líquidos e mais voláteis do que as principais bolsas de valores dos Estados Unidos. Da mesma forma, as bolsas de valores chilenas podem ser significativamente afetadas por situações em outros mercados emergentes, particularmente em outros países da América Latina. Assim, embora você tenha o direito de retirar suas ações ordinárias subjacentes às ADS do depositário a qualquer momento, sua capacidade de vender as ações ordinárias subjacentes às ADS no valor e pelo preço e no momento de sua escolha pode ser substancialmente limitada. Esse mercado de negociação limitado também pode aumentar a volatilidade dos preços das ADS ou das ações ordinárias subjacentes às ADS.

#### **Os detentores de ADR podem ser negativamente afetados por desvalorizações cambiais e flutuações nas taxas de câmbio.**

Se a taxa de câmbio do peso chileno

# Nosso negócio

## RESULTADOS FINANCEIROS

### FATORES DE RISCO

cair em relação ao dólar, o valor das ADS e quaisquer distribuições feitas sobre elas pelo depositário poderão ser negativamente afetados. As distribuições em dinheiro feitas nas ADS são recebidas pelo depositário (representado pelo banco custodiante no Chile) em pesos, convertidas pelo banco custodiante em dólares à taxa de câmbio então vigente, e distribuídas pelo depositário aos detentores das ADR que essas ADS representam. Além disso, o depositário incorrerá em despesas de conversão de moeda (que serão arcadas pelos detentores de ADR) com relação à conversão de moedas estrangeiras e à subsequente distribuição de dividendos ou outros pagamentos sobre as ADS.

***Mudanças futuras nos controles de investimentos estrangeiros e impostos retidos na fonte no Chile podem afetar negativamente os não residentes que investem em nossas ações.***

No passado, os investimentos em ações no Chile por não residentes estiveram sujeitos a várias regulamentações de controle cambial que regem a repatriação de investimentos e os lucros obtidos. Embora não esteja em vigor atualmente, as normas do Banco Central do Chile impuseram esses controles cambiais no passado. No entanto, os investidores estrangeiros ainda precisam fornecer ao

Banco Central informações relacionadas aos investimentos em ações e devem realizar tais operações no mercado formal de câmbio. Além disso, mudanças nos impostos retidos na fonte podem afetar negativamente os não residentes do Chile que investem em nossas ações.

Não podemos garantir que, no futuro, restrições adicionais não serão impostas ou exigidas no Chile aplicáveis aos detentores de ADR, à alienação das ações ordinárias subjacentes às ADS ou à repatriação dos recursos da aquisição, alienação ou pagamento de dividendos, nem podemos avaliar a duração ou o impacto consequente de tais possíveis restrições se fossem impostas ou exigidas.

***Nossos detentores de ADS podem não ser capazes de exercer seus direitos de preferência em determinadas circunstâncias.***

Na medida em que um titular de nossas ADS não puder exercer seus direitos de preferência porque uma declaração de registro não foi arquivada, o depositário poderá tentar vender os direitos de preferência do titular e distribuir o produto líquido da venda, líquido de taxas e despesas do depositário, ao titular, desde que exista mercado secundário para esses direitos e possa ser reconhecido um prêmio sobre o custo

da venda. Espera-se que um mercado secundário para a venda de direitos de preferência se desenvolva se o preço de subscrição de nossas ações ordinárias no exercício dos direitos for inferior ao preço de mercado prevalecente de nossas ações ordinárias. No entanto, não podemos garantir que um mercado secundário para direitos de preferência se desenvolverá em relação a qualquer emissão futura de nossas ações ordinárias ou que, se um mercado se desenvolver, um prêmio será reconhecido em sua venda. As quantias recebidas em troca da venda ou cessão de direitos de preferência relacionados às nossas ações ordinárias serão tributadas no Chile e nos Estados Unidos. A incapacidade dos detentores de ADS de exercer direitos de preferência sobre as ações ordinárias subjacentes a suas ADS pode resultar em uma mudança em seu percentual de participação em ações ordinárias após uma oferta de direitos de preferência. Se um mercado secundário para a venda de direitos de preferência não se desenvolver e tais direitos não puderem ser vendidos, eles expirarão e o detentor de nossas ADS não realizará nenhum valor com a cessão dos direitos de preferência. Em qualquer caso, a participação acionária de um detentor de nossas ADS em nós será diluída proporcionalmente.

***Não somos obrigados a divulgar tantas***

***informações aos investidores quanto os emissores dos EUA devem e, portanto, você pode receber menos informações sobre nós do que receberia sobre uma empresa americana semelhante.***

Os requisitos de divulgação corporativa que se aplicam a nós podem não ser os mesmos que se aplicam a uma empresa estadunidense e, como resultado, você pode receber menos informações sobre nós do que receberia sobre uma empresa estadunidense semelhante. Estamos sujeitos aos requisitos de relatórios estabelecidos no Securities Exchange Act de 1934, conforme alterado ou de outra forma (o “Securities Act”). Os requisitos de divulgação que se aplicam a emissores estrangeiros sob o Securities Act são mais limitados do que aqueles para emissores dos EUA. As informações publicamente disponíveis sobre emitentes de valores mobiliários listados nas bolsas de valores chilenas também oferecem menos detalhes em certos aspectos do que as informações regularmente publicadas por empresas listadas nos Estados Unidos ou em alguns outros países. Além disso, há um nível mais baixo de regulamentação do mercado de valores mobiliários chileno e das atividades dos investidores nesses mercados em comparação com o nível de regulamentação dos mercados de valores mobiliários nos Estados Unidos e em outros países desenvolvidos.

# Compromisso com o futuro

## MUDANÇAS CLIMÁTICAS E PROTEÇÃO DE ECOSISTEMAS

### EMISSIONES

Gases de efeito estufa (t CO <sub>2</sub> e)	2018	2019	2020	2021	Δ 2021/2020
<b>305-1, 305-2, 305-3 e 305-4</b>					
Emissões diretas <sup>1</sup>	11.513.608	12.149.725	5.614.368	6.497.576	15,7%
Emissões indiretas <sup>2</sup>	16.759	18.423	16.355	14.549	-11,0%
Outras emissões indiretas <sup>3</sup>	4.750	218.174	24.827	2.446	-90,1
<b>Total</b>	<b>11.535.117</b>	<b>12.386.323</b>	<b>5.655.551</b>	<b>6.514.570</b>	<b>15,2%</b>
Intensidade de emissões na operação total (kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK)	80,34	83,69	81,62	86,04	5,4%
Intensidade de emissões nas operações aéreas (kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK)	80,06	82,02	80,69	85,57	6,0%
Intensidade de emissões (valor líquido) na operação total (kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK) <sup>4</sup>	77,86	82,79	79,68	81,08	1,8%

1 Emissões diretas (escopo 1): consumo de combustível em operações aéreas, fontes fixas e veículos da frota LATAM, além de emissões fugitivas de gases refrigerantes.

2 Emissões indiretas (escopo 2): compra de eletricidade. O cálculo das emissões considera as diferentes matrizes energéticas dos países onde a LATAM opera.

3 Outras emissões indiretas (escopo 3): transporte terrestre relacionado a operações (colaboradores, fornecedores e resíduos) e deslocamento aéreo (em outras empresas) de colaboradores em atividades de trabalho.

4 Considera as compensações de emissões realizadas.

Fonte	Fator de emissão
Combustível de aviação <sup>1</sup>	3,16 kg CO <sub>2</sub> /kg de combustível
Gasolina	69.300 kg CO <sub>2</sub> /TJ
Diesel	74.100 kg CO <sub>2</sub> /TJ
Gás natural	56.100 kg CO <sub>2</sub> /TJ
Gás de óleo liquefeito (GLP)	63.100 kg CO <sub>2</sub> /TJ

1 O fator foi atualizado no relatório de informações de 2021. Nos anos anteriores, o fator de 3,15 kg CO<sub>2</sub>/kg de combustível foi mantido.

Escopo da informação (%)	2018	2019	2020	2021
Combustível de aviação – operação aérea	100	100	100	100
<b>Combustível – fontes fixas</b>				
Diesel	96	96	96	96
Gás natural	100	100	100	100
Gasolina	100	100	100	100
GLP	100	100	100	100
<b>Combustível – fontes móveis</b>				
Diesel	96	96	96	96
Gasolina	96	96	96	96
GLP	100	100	100	100
Gases refrigerantes (vários)	100	100	100	100
Eletricidade	100	100	100	100
Transporte em outras companhias aéreas (combustível de aviação)	100	100	100	100

Emissões atmosféricas significativas 305-6 e 305-7	2018	2019	2020	2021	Δ 2021/2020
<b>Óxidos de nitrogênio (NO<sub>x</sub>) – (t)</b>	<b>39.485</b>	<b>41.697</b>	<b>19.207</b>	<b>22.184</b>	<b>15,5%</b>
Intensidade na operação de passageiros (g/RPK)	0,256	0,261	0,273	0,330	21,1%
Intensidade na operação de carga (g/RTK)	1,718	1,880	1,792	1,734	-3,2%
<b>Óxidos de enxofre (SO<sub>x</sub>) – (t)</b>	<b>1.749</b>	<b>1.847</b>	<b>851</b>	<b>983</b>	<b>15,5%</b>
Intensidade na operação de passageiros (g/RPK)	0,011	0,012	0,012	0,013	6,6%
Intensidade na operação de carga (g/RTK)	0,076	0,083	0,079	0,077	-3,2%
<b>Gases que afetam a camada de ozônio<sup>1</sup></b>	<b>46,7</b>	<b>21,2</b>	<b>7,8</b>	<b>0,2</b>	<b>-97,7%</b>

1 Inclui: Halon-1301; HCFC-141b; HCFC-22; HFC-125; HFC-134a; HFC143a; HFC-32; R410A; e R507A.

# Colaboradores

TRANSFORMAÇÃO CULTURAL

## Rotatividade

Grupo LATAM e filiais — contratações e rotatividade (2021) 401-1			
Por gênero	Contratação		Taxa de rotatividade (%)
	Total	Taxa (%)	
Homens	4.141	23,2%	24,9%
Mulheres	2.442	21,7%	18,7%
Por faixa etária			
Até 30 anos	3.307	55,2%	31,5%
31 a 40 anos	2.278	19,4%	22,7%
41 a 50 anos	792	9,9%	17,3%
51 a 60 anos	188	6,7%	16,3%
A partir de 61 anos	18	3,3%	27,9%
Por país de operação			
Argentina	22	8,6%	230,1%
Brasil	3.490	22,2%	20,4%
Chile	1.745	24,3%	23,9%
Colômbia	509	33,8%	7,4%
Equador	35	10,9%	58,3%
Peru	300	11,3%	12,4%
Estados Unidos	401	40,3%	31,9%
Outros	81	17,2%	19,1%
<b>Total</b>	<b>6.583</b>	<b>22,6%</b>	<b>22,5%</b>

### Observações:

Taxa de contratação: Novos contratados no ano / Total de colaboradores em 31 de dezembro.

Taxa de rotatividade: Colaboradores que deixaram o grupo (voluntariamente, por demissão, aposentadoria ou morte em serviço) durante o ano / Total de colaboradores em 31 de dezembro.

## OHI

Índice de Saúde Organizacional (2021)	Total
Por gênero	
Homens	76
Mulheres	77
Por faixa etária	
18 a 24 anos	78
25 a 34 anos	77
35 a 44 anos	75
45 a 54 anos	77
55 a 64 anos	78
A partir de 65 anos	80
Por tempo de casa	
Menos de 2 anos	82
2 a 5 anos	77
6 a 10 anos	75
11 a 15 anos	75
16 a 20 anos	75
A partir de 21 anos	76
<b>Total</b>	<b>77</b>

## Perfil da equipe

Grupo LATAM e filiais — colaboradores (2021) 102-8				
Por país de operação	Homens		Mulheres	
	Total	%	Total	%
Argentina	118	46,1%	138	53,9%
Brasil	10.250	65,1%	5.483	34,9%
Chile	4.055	56,6%	3.114	43,4%
Colômbia	871	57,9%	634	42,1%
Equador	192	59,8%	129	40,2%
Peru	1.380	51,8%	1.282	48,2%
Estados Unidos	768	77,1%	228	22,9%
Outros	243	51,5%	229	48,5%
<b>Total</b>	<b>17.877</b>	<b>61,4%</b>	<b>11.237</b>	<b>38,6%</b>
Por tipo de contrato de trabalho				
Jornada integral	17.559	61,9%	10.797	38,1%
Jornada parcial	318	42,0%	440	58,0%

**Observação:** 94,9% de todos os contratos são por tempo indeterminado.

Grupo LATAM e filiais — nível gerencial <sup>1</sup> (2021)				
Por país de operação	Homens		Mulheres	
	Total	%	Total	%
Argentina	5	83,3%	1	16,7%
Brasil	111	70,7%	46	29,3%
Chile	274	68,8%	124	31,2%
Colômbia	18	66,7%	9	33,3%
Equador	4	40,0%	6	60,0%
Peru	15	62,5%	9	37,5%
Estados Unidos	25	69,4%	11	30,6%
Outros	14	70,0%	6	30,0%
<b>Total</b>	<b>466</b>	<b>68,7%</b>	<b>212</b>	<b>31,3%</b>

<sup>1</sup> Nível gerencial: cargos de subgerente, gerente, gerente sênior, diretor e vice-presidente.

# Colaboradores

TRANSFORMAÇÃO CULTURAL

## Diversidade

Grupo LATAM e filiais — total de colaboradores (2021)		
Por gênero	Total	%
Homens	17.877	61,4%
Mulheres	11.237	38,6%
Por faixa etária		
Até 30 anos	5.994	20,6%
31 a 40 anos	11.755	40,4%
41 a 50 anos	7.993	27,5%
51 a 60 anos	2.824	9,7%
A partir de 61 anos	548	1,9%
Por tempo de casa		
Até 3 anos	9.518	32,7%
3 anos e um dia a 6 anos	2.933	10,1%
6 anos e um dia a 9 anos	3.783	13,0%
9 anos e um dia a 12 anos	3.703	12,7%
A partir de 12 anos e um dia	9.177	31,5%
<b>Total</b>	<b>29.114</b>	

Grupo LATAM e filiais — colaboradores de nível gerencial <sup>1</sup> (2021)		
Por gênero	Total	%
Homens	466	68,80%
Mulheres	212	31,20%
Por faixa etária		
Até 30 anos	16	2,4%
31 a 40 anos	310	45,7%
41 a 50 anos	243	35,8%
51 a 60 anos	94	13,9%
A partir de 61 anos	15	2,2%
Por tempo de casa		
Até 3 anos	81	11,9%
3 anos e um dia a 6 anos	82	12,1%
6 anos e um dia a 9 anos	149	22,0%
9 anos e um dia a 12 anos	115	17,0%
A partir de 12 anos e um dia	251	37,0%
<b>Total</b>	<b>678</b>	

<sup>1</sup> Nível gerencial: cargos de subgerente, gerente, gerente sênior, diretor e vice-presidente.

Conselho de Administração (2021)		
Por gênero	Total	%
Homens	8	88,9%
Mulheres	1	11,1%
Por faixa etária		
Até 30 anos	0	0,0%
31 a 40 anos	1	11,1%
41 a 50 anos	0	0,0%
51 a 60 anos	4	44,4%
A partir de 61 anos	4	44,4%
Por tempo de casa		
Até 3 anos	4	44,4%
3 anos e um dia a 6 anos	4	44,4%
6 anos e um dia a 9 anos	1	11,1%
9 anos e um dia a 12 anos	0	0,0%
A partir de 12 anos e um dia	0	0,0%
Por nacionalidade		
Brasil	2	22,2%
Chile	6	66,7%
Estados Unidos	1	11,1%
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>100%</b>

## Saúde e segurança

Grupo LATAM e suas filiais — segurança ocupacional (2021) <sup>403-9</sup>	Total	Taxa
<b>Lesões por acidente de trabalho com consequências graves<sup>1</sup></b>		
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Lesões por acidente de trabalho registráveis<sup>2</sup></b>		
Brasil	49,5	0,33
Chile	42,0	0,58
Colômbia	10,0	0,86
Equador	0,0	0,00
Peru	29,0	1,08
Outros	4,0	0,002
<b>Total</b>	<b>134,5</b>	<b>0,48</b>
<b>Mortes resultantes de lesão devido a acidente de trabalho<sup>3</sup></b>		
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> Lesão que dá origem a uma morte ou dano, da qual o colaborador não pode recuperar completamente o estado de saúde anterior ao acidente em um prazo de 6 meses. O cálculo da taxa utiliza a fórmula de lesões/média de colaboradores X 100.

<sup>2</sup> Lesões, enfermidades ou doenças de trabalho com alguns dos seguintes resultados: dias de ausência no trabalho, restrição de mão de obra ou transferência para outras posições, tratamento médico além dos primeiros socorros; ou ferimentos ou doenças graves diagnosticados por um médico ou outro profissional de saúde com esses mesmos resultados. O cálculo da taxa utiliza a fórmula de lesões/média de colaboradores X 100.

<sup>3</sup> Inclui acidentes durante o trajeto nos casos em que o transporte é feito pela LATAM.



# Relatórios financeiros

## **Neste capítulo**

170 *Demonstrações financeiras (em espanhol)*

268 *Filiais e coligadas*

299 *Análise fundamentada*

# Demonstrações financeiras



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES  
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS  
31 DE DICIEMBRE DE 2021

## CONTENIDO

Estado de situación financiera clasificado consolidado  
Estado de resultados consolidado por función  
Estado de resultados integrales consolidado  
Estado de cambios en el patrimonio consolidado  
Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo  
Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS  
ARS - PESOS ARGENTINOS  
US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES  
MUSS - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES  
MMUSS- MILLONES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES  
COP - PESOS COLOMBIANOS  
BRL/RS- REALES BRASILEÑOS  
MRS - MILES DE REALES BRASILEÑOS



## INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 8 de marzo de 2022

Señores Accionistas y Directores  
Latam Airlines Group S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados adjuntos de Latam Airlines Group S.A. y filiales, que comprenden los estados de situación financiera clasificado consolidado al 31 de diciembre de 2021 y 2020 y los estados de resultados consolidado por función, de resultados integrales consolidado, de cambios en el patrimonio consolidado y de flujos de efectivo consolidado - método directo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

### *Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados*

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros consolidados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

### *Responsabilidad del auditor*

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros consolidados a base de nuestras auditorías. Efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad de que los estados financieros consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas.

Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados ya sea debido a fraude o error. Al efectuar estas evaluaciones de los riesgos, el auditor considera el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de la entidad con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros consolidados.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión.

PwC Chile, Av. Andrés Bello 2711 - piso 5, Las Condes - Santiago, Chile  
RUT: 81.513.400-1 | Teléfono: (56 2) 2940 0000 | www.pwc.cl



Santiago, 8 de marzo de 2022  
Latam Airlines Group S.A.  
2

### *Opinión*

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Latam Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

### *Énfasis en un asunto - Empresa en marcha*

Los estados financieros consolidados adjuntos, han sido preparados suponiendo que la Compañía continuará como una empresa en marcha. Como se indica en la Nota 2 a los estados financieros, Latam Airlines Group S.A. y algunas de sus subsidiarias se acogieron a una protección voluntaria, bajo el proceso de reorganización financiera del Capítulo 11 del Código de Bancarrotas de los Estados Unidos de América y como resultado de lo anterior, el cumplimiento de las obligaciones de la Compañía y el financiamiento de las operaciones en curso están sujetos a incertidumbre. La Compañía ha incluido una declaración de que estos eventos o condiciones indican que existe una incertidumbre material que puede generar una duda sustancial acerca de la capacidad de la Compañía para continuar como una empresa en marcha. La evaluación de la Administración de estos hechos y sus planes al respecto, también se describen en la Nota 2. Los estados financieros no incluyen ningún ajuste que pudiera resultar de la resolución de esta incertidumbre. No se modifica nuestra opinión en relación con este asunto.

Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

Notas	Página
1 - Información general .....	1
2 - Resumen de principales políticas contables .....	5
2.1. Bases de preparación .....	5
2.2. Bases de consolidación .....	21
2.3. Transacciones en moneda extranjera .....	22
2.4. Propiedades, plantas y equipos .....	24
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía .....	24
2.6. Plusvalía .....	25
2.7. Costos por intereses .....	25
2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros .....	26
2.9. Activos financieros .....	26
2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura .....	27
2.11. Inventarios .....	28
2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar .....	28
2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo .....	29
2.14. Capital emitido .....	29
2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar .....	29
2.16. Préstamos que devengan intereses .....	29
2.17. Impuestos corrientes y diferidos .....	29
2.18. Beneficios a los empleados .....	30
2.19. Provisiones .....	31
2.20. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes .....	31
2.21. Arrendamientos .....	33
2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta .....	34
2.23. Mantenimiento .....	34
2.24. Medioambiente .....	35
3 - Gestión del riesgo financiero .....	35
3.1. Factores de riesgo financiero .....	35
3.2. Gestión del riesgo del capital .....	51
3.3. Estimación del valor razonable .....	51
4 - Estimaciones y juicios contables .....	54
5 - Información por segmentos .....	58
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo .....	59
7 - Instrumentos financieros .....	60
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes .....	62
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas .....	64
10 - Inventarios .....	65
11 - Otros activos financieros .....	66
12 - Otros activos no financieros .....	67
13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta .....	68

14 - Inversiones en subsidiarias .....	70
15 - Activos intangibles distintos de la plusvalía .....	73
16 - Plusvalía .....	75
17 - Propiedades, plantas y equipos .....	76
18 - Impuestos corrientes y diferidos .....	82
19 - Otros pasivos financieros .....	87
20 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar .....	97
21 - Otras provisiones .....	99
22 - Otros pasivos no financieros .....	101
23 - Provisiones por beneficios a los empleados .....	102
24 - Cuentas por pagar, no corrientes .....	104
25 - Patrimonio .....	104
26 - Ingresos de actividades ordinarias .....	108
27 - Costos y gastos por naturaleza .....	109
28 - Otros ingresos, por función .....	111
29 - Moneda extranjera y diferencias de cambio .....	112
30 - Ganancia (pérdida) por acción .....	120
31 - Contingencias .....	121
32 - Compromisos .....	136
33 - Transacciones con partes relacionadas .....	139
34 - Pagos basados en acciones .....	140
35 - Estado de flujo de efectivo .....	141
36 - Medioambiente .....	143
37 - Hechos posteriores a la fecha de los Estados Financieros .....	146

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS	Nota	Al 31 de	Al 31 de
		diciembre de 2021 MUS\$	diciembre de 2020 MUS\$
<b>Activos corrientes</b>			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	1.046.835	1.695.841
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	101.138	50.250
Otros activos no financieros, corrientes	12	108.368	155.892
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	902.672	599.381
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	724	158
Inventarios corrientes	10	287.337	323.574
Activos por impuestos corrientes	18	41.264	42.320
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios		2.488.338	2.867.416
<b>Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios</b>			
	13	146.792	276.122
Total activos corrientes		2.635.130	3.143.538
<b>Activos no corrientes</b>			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	15.622	33.140
Otros activos no financieros, no corrientes	12	125.432	126.782
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	12.201	4.986
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.018.892	1.046.559
Propiedades, plantas y equipos	17	9.489.867	10.730.269
Activos por impuestos diferidos	18	15.290	564.816
Total activos no corrientes		10.677.304	12.506.552
Total activos		13.312.434	15.650.090

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

PATRIMONIO Y PASIVOS	Nota	Al 31 de	Al 31 de
		diciembre de 2021 MUS\$	diciembre de 2020 MUS\$
<b>PASIVOS</b>			
<b>Pasivos corrientes</b>			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 19	4.453.451	3.055.730
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 20	4.860.153	2.322.125
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	661.602	812
Otras provisiones, corrientes	21	27.872	23.774
Pasivos por impuestos corrientes	18	675	656
Otros pasivos no financieros, corrientes	22	2.332.576	2.088.791
Total pasivos corrientes		12.336.329	7.491.888
<b>Pasivos no corrientes</b>			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 19	5.948.702	7.803.801
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 24	472.426	651.600
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corriente	7 - 9	-	396.423
Otras provisiones, no corrientes	21	712.581	588.359
Pasivo por impuestos diferidos	18	341.011	384.280
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	23	56.233	74.116
Otros pasivos no financieros no corrientes	22	512.056	702.008
Total pasivos no corrientes		8.043.009	10.600.587
Total pasivos		20.379.338	18.092.475
<b>PATRIMONIO</b>			
Capital emitido	25	3.146.265	3.146.265
Ganancias (pérdidas) acumuladas	25	(8.841.106)	(4.193.615)
Acciones propias en cartera	25	(178)	(178)
Otras reservas		(1.361.529)	(1.388.185)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		(7.056.548)	(2.435.713)
Participaciones no controladoras	14	(10.356)	(6.672)
Total patrimonio		(7.066.904)	(2.442.385)
Total patrimonio y pasivos		13.312.434	15.650.090

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCIÓN**

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2021	2020
		MUSS	MUSS
Ingresos de actividades ordinarias	26	4.884.015	3.923.667
Costo de ventas	27	(4.963.485)	(4.513.228)
Ganancia (pérdida) bruta		(79.470)	(589.561)
Otros ingresos, por función	28	227.331	411.002
Costos de distribución	27	(291.820)	(294.278)
Gastos de administración	27	(439.494)	(499.512)
Otros gastos, por función	27	(535.824)	(692.939)
Gastos de actividades de reestructuración	27	(2.337.182)	(990.009)
Otras ganancias (pérdidas)	27	30.674	(1.874.789)
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		(3.425.785)	(4.530.086)
Ingresos financieros		21.107	50.397
Costos financieros	27	(805.544)	(586.979)
Diferencias de cambio		131.408	(48.403)
Resultado por unidades de reajuste		(5.393)	9.348
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		(4.084.207)	(5.105.723)
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias	18	(568.935)	550.188
<b>GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO</b>		<b>(4.653.142)</b>	<b>(4.555.535)</b>
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		(4.647.491)	(4.545.887)
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	14	(5.651)	(9.648)
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		(4.653.142)	(4.555.535)
<b>GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCION</b>			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	30	(7,66397)	(7,49642)
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	30	(7,66397)	(7,49642)

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO**

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2021	2020
		MUSS	MUSS
<b>GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL PERIODO</b>		<b>(4.653.142)</b>	<b>(4.555.535)</b>
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, ganancias (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	25	10.018	(3.968)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		10.018	(3.968)
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos		20.008	(894.394)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		20.008	(894.394)
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	19	38.870	(105.280)
Ajuste por reclasificación de coberturas de flujos de efectivo antes de impuestos	25	(16.641)	(14.690)
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		22.229	(119.970)
Cambio en el valor temporal del dinero de opciones			
Ganancia (pérdida) por cambios en el valor del dinero de opciones		(23.692)	-
Ajustes de reclasificación por cambios en el valor temporal del dinero de opciones		6.509	-
Otro resultado integral, antes de impuestos, cambio en el valor temporal del dinero de opciones		(17.183)	-
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		25.054	(1.014.364)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		35.072	(1.018.332)
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relativo a nuevas mediciones de planes de beneficios definidos de otro resultado integral	18	(2.783)	924
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio		(2.783)	924
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relacionado con diferencias de cambio de conversión de otro resultado integral			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		(58)	959
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio		(58)	959
Total otro resultado integral		32.231	(1.016.449)
Total resultado integral		(4.620.911)	(5.571.984)
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		(4.616.914)	(5.566.991)
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		(3.997)	(4.993)
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>		<b>(4.620.911)</b>	<b>(5.571.984)</b>

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO**

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora												Patrimonio total
	Cambios en otras reservas											Participaciones no controladoras	
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias (pérdidas) acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Patrimonio													
1 de enero de 2021	3.146.265	(178)	(3.790.513)	(60.941)	-	(25.985)	37.235	2.452.019	(1.388.185)	(4.193.615)	(2.435.713)	(6.672)	(2.442.385)
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	2-25	-	-	380	(380)	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo inicial Re - expresado	3.146.265	(178)	(3.790.513)	(60.561)	(380)	(25.985)	37.235	2.452.019	(1.388.185)	(4.193.615)	(2.435.713)	(6.672)	(2.442.385)
Cambios en patrimonio													
Resultado integral													
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	-	(4.647.491)	(4.647.491)	(5.651)	(4.653.142)
Otro resultado integral		-	-	18.354	22.171	(17.183)	7.235	-	-	30.577	-	1.654	32.231
Total resultado integral		-	-	18.354	22.171	(17.183)	7.235	-	-	30.577	(4.647.491)	(3.997)	(4.620.911)
Transacciones con los accionistas													
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	-	-	-	-	-	-	(3.921)	(3.921)	-	(3.921)	313	(3.608)
Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	-	-	(3.921)	(3.921)	-	(3.921)	313	(3.608)
Saldos al 31 de diciembre de 2021		3.146.265	(178)	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	37.235	2.448.098	(1.361.529)	(8.841.106)	(10.356)	(7.066.904)

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO**

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora											
	Cambios en otras reservas								Ganancias (pérdidas) acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas				
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Patrimonio												
	3.146.265	(178)	(2.890.287)	56.892	(22.940)	36.289	2.452.469	(367.577)	352.272	3.130.782	(1.605)	3.129.177
Cambios en patrimonio												
Resultado integral												
	-	-	-	-	-	-	-	-	(4.545.887)	(4.545.887)	(9.648)	(4.555.535)
25	-	-	(900.226)	(117.833)	(3.045)	-	-	(1.021.104)	-	(1.021.104)	4.655	(1.016.449)
	-	-	(900.226)	(117.833)	(3.045)	-	-	(1.021.104)	(4.545.887)	(5.566.991)	(4.993)	(5.571.984)
Transacciones con los accionistas												
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio												
25-34	-	-	-	-	-	946	(450)	496	-	496	(74)	422
	-	-	-	-	-	946	(450)	496	-	496	(74)	422
Saldos al 31 de diciembre de 2020												
	3.146.265	(178)	(3.790.513)	(60.941)	(25.985)	37.235	2.452.019	(1.388.185)	(4.193.615)	(2.435.713)	(6.672)	(2.442.385)

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.



**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - METODO DIRECTO**

	Nota	Por los ejercicios al 31 de diciembre	
		2021 MUSS	2020 MUSS
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		5.359.778	4.620.409
Otros cobros por actividades de operación		52.084	51.900
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(4.401.485)	(3.817.339)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(941.068)	(1.227.010)
Otros pagos por actividades de operación		(156.395)	(70.558)
Impuestos a las ganancias pagados		(9.437)	(65.692)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(87.576)	13.593
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		(184.099)	(494.697)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias		752	-
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	35		1.464.012
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(208)	(1.140.940)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		105.000	75.566
Compras de propiedades, planta y equipo		(587.245)	(324.264)
Compras de activos intangibles		(88.518)	(75.433)
Intereses recibidos		9.056	36.859
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	18.475	(2.192)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(542.653)	33.608
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	35		
Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control		-	(3.225)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		-	1.425.184
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		661.609	560.296
Préstamos de entidades relacionadas		130.102	373.125
Reembolsos de préstamos		(463.048)	(793.712)
Pagos de pasivos por arrendamientos		(103.366)	(122.062)
Dividendos pagados		-	(571)
Intereses pagados		(104.621)	(210.418)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(11.034)	(107.788)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		109.642	1.120.829
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		(617.110)	659.740
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		(31.896)	(36.478)
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(649.006)	623.262
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	1.695.841	1.072.579
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	1.046.835	1.695.841

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**  
**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS**  
**AL 31 DE DICIEMBRE DE 2021**

**NOTA 1 - INFORMACION GENERAL**

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Comisión para el Mercado Financiero bajo el No. 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y Bolsa de Comercio de Santiago. Luego de la presentación del Capítulo 11, el programa ADR ya no se cotiza en NYSE. Desde entonces, los ADR de LATAM se negocian en Estados Unidos de Norteamérica en los mercados OTC (Over-The-Counter). La Sociedad y algunas de sus filiales directas e indirectas se encuentran actualmente sujetas a un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de Estados Unidos, ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos del Distrito Sur de Nueva York (el "Procedimiento Capítulo 11" o "Capítulo 11").

Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África, Asia y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o por sus filiales en Ecuador, Perú, Brasil, Colombia, Argentina y Paraguay. Además, la Sociedad cuenta con filiales que operan en el negocio de carga en Chile, Brasil y Colombia.

La Sociedad se encuentra ubicada en Chile, en la ciudad de Santiago, en Avenida Américo Vespucio Sur N° 901, comuna de Renca.

Al 31 de diciembre de 2021 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 606.407.693 acciones ordinarias y sin valor nominal. Todas las acciones se encuentran suscritas y pagadas considerando la reducción de capital que se produjo de pleno derecho, luego de transcurrido el plazo legal de tres años para suscribir el saldo de 466.832 acciones pendientes de colocación del último aumento de capital aprobado en agosto del año 2016.

Los mayores accionistas de la Sociedad son Delta Air Lines que posee un 20% y el Grupo Cueto que a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A., e Inv. Costa Verde Ltda. y Cia. en CPA, es dueño del 16,39% de las acciones emitidas por la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad contaba con un total de 4.828 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 13,07% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad tuvo un promedio de 28.600 empleados, terminando este periodo con un número total de 29.114 personas, distribuidas en 4.372 empleados de Administración, 14.784 en Operaciones, 6.708 Tripulantes de Cabina y 3.250 Tripulantes de Mando.

Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Porcentajes de participación

RUT	Sociedad	País de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2021			Al 31 de diciembre de 2020		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	99,8361	0,1639	100,0000
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	23,6200	76,1900	99,8100	23,6200	76,1900	99,8100
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8940	0,0041	99,8981	99,8940	0,0041	99,8981
Extranjera	Connecta Corporation	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,9714	0,0286	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	99,8900	0,1100	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	96,2208	3,7792	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,9800	0,0200	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,9000	0,1000	100,0000	99,7100	0,2900	100,0000
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99,8300	0,1700	100,0000	99,8300	0,1700	100,0000
Extranjera	Latam Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Peuco Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Professional Airline Services INC.	EE.UU.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Jarletul S.A.	Uruguay	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
Extranjera	LatamTravel S.R.L.	Bolivia	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

(\*) Al 31 de diciembre de 2021, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 99,9983% sobre los derechos económicos y un 51,04% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 863 del gobierno de Brasil implementada en diciembre de 2018 que permite a capitales extranjeros tener hasta un 100% de la propiedad.

(b) Información financiera

RUT	Sociedad	Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2021			Al 31 de diciembre de 2020			Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		Activos	Pasivos	Patrimonio	Activos	Pasivos	Patrimonio	2021	2020
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	432,271	1,648,715	(1,236,243)	404,944	1,624,944	(1,219,539)	(7,289)	(290,980)
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	484,388	417,067	67,321	661,721	486,098	175,623	(109,392)	(175,485)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	721,484	537,180	184,304	749,789	567,128	182,661	1,590	10,936
Extranjera	Connecta Corporation	61,068	19,312	41,756	57,922	17,335	40,587	1,169	500
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	24,654	25,680	(1,026)	25,050	26,265	(1,215)	190	(181)
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	471,094	327,955	143,139	546,216	347,714	198,502	(56,135)	(39,032)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	18,303	10,948	7,355	20,132	11,576	8,556	48	500
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	(5)	-	(5)	(6)	-	(6)	-	-
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (*)	36,617	14,669	21,940	218,435	14,355	203,829	(806)	(92,623)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	202,402	113,930	23,563	250,027	86,691	130,823	(54,961)	1,452
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales (*)	1,284	45	1,239	1,394	65	1,329	(90)	50
Extranjera	Technical Training LATAM S.A.	2,004	467	1,537	2,181	625	1,556	181	60
Extranjera	Latam Finance Limited	1,310,733	1,688,821	(378,088)	1,310,735	1,584,311	(273,576)	(104,512)	(105,100)
Extranjera	Peuco Finance Limited	1,307,721	1,307,721	-	1,307,721	1,307,721	-	-	-
Extranjera	Professional Airline Services INC.	61,659	58,808	2,851	17,345	14,772	2,573	278	1,014
Extranjera	Jarletul S.A.	24	1,116	(1,092)	34	1,076	(1,042)	(50)	(332)
Extranjera	LatamTravel S.R.L.	64	132	(68)	1,061	1,106	(45)	(23)	-
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	588	1,457	(869)	943	1,841	(898)	29	-
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	2,608,859	3,257,148	(648,289)	3,110,055	3,004,935	105,120	(756,633)	(1,025,814)

(\*) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye intereses no controlantes.

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: 1. Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; 2. Guanay Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado con futuros pagos de tarjeta de crédito; 3. Fondos de inversión privados; 4. Vari Leasing Limited, Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai, LS-Aviation No.17 Co. Limited, LS-Aviation No.18 Co. Limited, LS-Aviation No.19 C.O. Limited, LS-Aviation No.20 C.O. Limited, LS-Aviation No.21 C.O. Limited, LS-Aviation No.22 C.O. Limited, LS-Aviation No.23 Co. Limited, y LS-Aviation No.24 Co. Limited, destinadas al financiamiento de aeronaves. Estas compañías han sido consolidadas según es requerido por NIIF 10.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación. La Sociedad ha analizado los criterios de control de acuerdo con lo requerido por la NIIF 10. Para las sociedades que están bajo Capítulo 11 (ver nota 2), si bien en este proceso de reorganización las decisiones están sujetas a autorizaciones por parte de la Corte, dado que tanto estas sociedades como su matriz se encuentran bajo el mismo proceso ante la Corte de la misma jurisdicción, y bajo el mismo Juez, las decisiones de las subsidiarias se encuentran sujetas al mismo proceso de toma de decisiones de su matriz y por lo tanto la Administración ha considerado apropiado que la Matriz mantiene el control sobre dichas entidades.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2020 y 31 de diciembre de 2021, se detallan a continuación:

- (1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.
- Con fecha 21 de enero de 2021, Transporte Aéreos del Mercosur S.A. realizó compra de 2.392.166 acciones preferentes de Inversora Cordillera S.A. en consecuencia, la composición accionaria de Inversora Cordillera S.A., queda de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. con un 90,5% y Transporte Aéreos del Mercosur S.A. con un 9,5%.
  - Con fecha 21 de enero de 2021, Transporte Aéreos del Mercosur S.A. realizó compra de 53.376 acciones preferentes de Lan Argentina S.A. en consecuencia, la composición accionaria de Lan Argentina S.A. queda de la siguiente forma: Inversora Cordillera S.A. con un 95%, Lan Pax Group S.A. con un 4% y Transporte Aéreos del Mercosur S.A. con un 1%.
  - Con fecha 22 de diciembre de 2020, Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. realiza un aumento de capital por 1.861.785 acciones, en consecuencia, su composición accionaria queda de la siguiente forma: LATAM Airlines Group S.A. con 4,57%, Fast Air S.A. con un 1,53%, Inversiones Lan S.A. con un 1,53%, Lan Pax Group S.A. con un 1,53% y Lan Cargo Inversiones S.A. 81,31%.
  - Con fecha 22 de diciembre de 2020, Inversiones Aéreas S.A. realiza un aumento de capital por 9.504.335 acciones quedando su composición accionaria de la siguiente manera: LATAM Airlines Group S.A. con 33,41%, Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. con 66,43% y Mas Investment Limited con 0,16%.
  - Con fecha 22 de diciembre de 2020, Latam Airlines Perú S.A. realiza un aumento de capital por 12.312.020 acciones, en consecuencia, la composición accionaria queda de la siguiente forma: LATAM Airlines Group S.A. con 23,62% e Inversiones Aéreas S.A. con 76,19%.
  - Con fecha 16 de diciembre de 2020, Lan Pax Group S.A. realiza aumento de capital por 23.678 acciones, en consecuencia, la composición accionaria queda de la siguiente forma: LATAM Airlines Group S.A. con 99,99588% e Inversiones Lan S.A. con 0,0041%.
  - Con fecha 18 de diciembre de 2020, Latam Ecuador S.A. realiza aumento de capital por 30.000.000 acciones, Sin embargo, la composición accionaria no se modifica.
  - Con fecha 23 de marzo de 2020, Transporte Aéreo S.A. realiza un aumento de capital por 109.662 acciones las cuales fueron adquiridas por Mas Investment Limited, en consecuencia, la participación accionaria de Transporte Aéreo S.A. queda de la siguiente manera: Lan Cargo S.A. con un 87,12567%, Inversiones Lan S.A. con un 0,00012% y Mas Investment Limited con un 12,87421%.

## NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados.

### 2.1. Bases de preparación

Estos estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. al 31 de diciembre de 2021 y de 2020 y han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el International Accounting Standards Board ("IASB") y con las interpretaciones emitidas por el comité de interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF).

Los estados financieros consolidados se han preparado bajo el criterio del costo histórico, aunque modificado por la valoración a valor justo de ciertos instrumentos financieros.

La preparación de los estados financieros consolidados conforme a las NIIF, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

Los estados financieros consolidados se han preparado de acuerdo con las políticas contables utilizadas por la Sociedad para los estados financieros consolidados 2020, excepto por las normas e interpretaciones adoptadas a partir del 1 de enero de 2021.

#### (a) Aplicación nuevas normas año 2021:

##### (a.1.) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2021:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros; NIC 39: Instrumentos financieros: Reconocimiento y medición; NIIF 7: Instrumentos financieros: Información a revelar; NIIF 4: Contratos de seguros; y NIIF 16: Arrendamientos.	agosto 2020	01/01/2021

La aplicación de estos pronunciamientos contables a partir del 1 de enero de 2021, no tuvieron efectos significativos en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

## (a.2.) Adopción Contabilidad de cobertura NIIF 9 Instrumentos Financieros:

El 1 de enero de 2018, fecha de adopción efectiva de la NIIF 9 Instrumentos Financieros, la Sociedad estableció como política contable seguir aplicando la NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición para la contabilidad de cobertura, de acuerdo a lo permitido en la NIIF 9 Instrumentos Financieros. A partir del 1 de enero de 2021 la Sociedad modificó esta política contable y adoptó NIIF 9 en lo relacionado a la contabilidad de coberturas, alineando los requerimientos para la contabilidad de cobertura con las políticas de gestión de riesgo de la Sociedad.

La Sociedad ha evaluado las relaciones de coberturas vigentes al 31 de diciembre de 2020, y ha determinado que estas cumplen con los criterios para la contabilidad de coberturas bajo la NIIF 9 Instrumentos Financieros al 1 de enero de 2021 y, en consecuencia, se consideran relaciones de cobertura continuas.

El valor temporal de las opciones utilizadas como instrumentos de cobertura, vigentes al cierre de estos Estados financieros consolidados del año 2020, no continuarán siendo designadas como parte de la relación de cobertura pero su reconocimiento continuará en Otros Resultados Integrales hasta que la transacción prevista ocurra momento en el cual será reconocida en Resultado. Al 31 de diciembre de 2020 el monto reconocido en Patrimonio correspondiente al valor temporal de las opciones es de MUS\$ (380).

Los requerimientos de la contabilidad de cobertura de la NIIF 9 fueron aplicados de forma prospectiva, la Sociedad estima que la aplicación de esta parte de la norma no tendrá efectos significativos en los Estados financieros consolidados.

La Sociedad ha modificado la documentación de las relaciones de cobertura existente al 31 de diciembre de 2020, de acuerdo a lo establecido en la NIIF 9 Instrumentos Financieros.

## (b) Pronunciamientos contables no vigentes para el ejercicio financiero iniciado el 1 de enero de 2021:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIC 12 Impuesto a las ganancias	mayo 2021	01/01/2023
Enmienda a NIIF 16: Arrendamientos	marzo 2021	01/04/2021
Enmienda a NIC 8: Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores	febrero 2021	01/01/2023
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros y Declaración de prácticas NIIF 2	febrero 2021	01/01/2023
Enmienda a NIIF 4: Contratos de seguros	junio 2020	01/01/2023
Enmienda a NIIF 17: Contratos de seguros.	junio 2020	01/01/2023
Enmienda a NIIF 3: Combinaciones de negocios.	mayo 2020	01/01/2022

Enmienda a NIC 37: Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes.	mayo 2020	01/01/2022
--	-----------	------------

Enmienda a NIC 16: Propiedad, planta y equipo.	mayo 2020	01/01/2022
--	-----------	------------

Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros.	enero 2020	01/01/2023
--	------------	------------

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		

NIIF 17: Contratos de seguros.	mayo 2017	01/01/2023
--------------------------------	-----------	------------

Aplicación inicial de la NIIF 17 y la NIIF 9 Información comparativa (Enmienda a la NIIF 17)	diciembre 2021	La entidad que opta por aplicar la modificación la aplica cuando aplica por primera vez la NIIF 17
--	----------------	--

Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	septiembre 2014	Por determinar
---	-----------------	----------------

## (ii) Mejoras

Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2018-2020) NIIF 1: Adopción por primera vez de las normas internacionales de información financiera, NIIF 9: Instrumentos Financieros, ejemplos ilustrativos que acompañan la NIIF 16: Arrendamientos, NIC 41: Agricultura	mayo 2020	01/01/2022
--	-----------	------------

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación.

## (c) Negocio en Marcha y presentación Capítulo 11

Los estados financieros consolidados adjuntos se han preparado sobre una base de negocio en marcha, que contempla la realización de los activos y el cumplimiento de los pasivos en el curso normal de las operaciones. Como se revela en los estados financieros adjuntos, la Compañía incurrió en una pérdida neta atribuible a los propietarios de la controladora de MMUS\$ 4.642 para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021. A esa fecha, la Compañía presenta un capital de trabajo negativo por MMUS\$ 9.701 y requerirá de capital de trabajo adicional durante el año 2021 para respaldar una operación comercial sostenible. Al 31 de diciembre de 2021, la compañía tiene un patrimonio negativo de MMUS\$ 7.051, que corresponde al patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora.

El tráfico de pasajeros del Grupo LATAM para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021 aumentó en un 18% comparado con el mismo ejercicio del año 2020 (disminuyó en un 59,6% comparado con el mismo ejercicio del año 2019).

En diciembre de 2021, los ingresos del grupo ascendieron a aproximadamente el 49% de los ingresos del ejercicio de 2019, en este momento, la rapidez para alcanzar la demanda pre-COVID es incierto y altamente dependiente de la evolución de la pandemia COVID-19 en los mercados en los que opera el Grupo LATAM, por lo que la administración no puede hacer predicciones específicas sobre este momento, pero considera es razonable esperar que el ritmo de recuperación de la demanda sea diferente para cada país.

El 26 de mayo de 2020, la Fecha de Petición Inicial ("Initial Petition Date"), LATAM Airlines Group S.A. y algunas de sus subsidiarias directas e indirectas (colectivamente, los Deudores Iniciales) presentaron peticiones voluntarias de reorganización ("Initial Bankruptcy Filing") en virtud del Capítulo 11 del Título 11 del Bankruptcy Code de los Estados Unidos de América ("Bankruptcy Code") en el Bankruptcy Court para el Distrito Sur de Nueva York. El 7 de julio de 2020, Piquero Leasing Limited también presentó una petición de reorganización ante el Bankruptcy Court. Con fecha 9 de julio de 2020, como un movimiento natural debido a la prolongación de la Pandemia del COVID-19, se incorporó a este proceso de reorganización, bajo el mismo tribunal y el mismo juez de Latam Airlines Group S.A., a TAM S.A. y sus filiales en Brasil (colectivamente, los "Deudores Posteriores" y, junto con los Deudores Iniciales y Piquero, los "Deudores"). Las peticiones de reorganización para cada uno de los Deudores están siendo administrados conjuntamente bajo el título "In re LATAM Airlines Group S.A., et al." Case Number 20- 11254. Los Deudores continuarán operando sus negocios como Deudores en posesión ("Debtors in possession") bajo la jurisdicción del Bankruptcy Court y de conformidad con las disposiciones aplicables del Bankruptcy Code y las órdenes del Bankruptcy Court. El 28 de junio de 2021, LATAM Airlines Perú desistió de su solicitud de concurso preventivo previamente interpuesta ante el Indecopi de Perú, entidad que aprobó dicho retiro mediante resolución sin mayores comentarios.

La presentación de las peticiones voluntarias de reorganización tiene como objetivo permitir la reorganización y mejorar la liquidez de los Deudores, liquidar contratos no rentables y modificar sus acuerdos de compra para permitir una rentabilidad sostenible en el tiempo. El objetivo de los Deudores es desarrollar e implementar un plan de reorganización que cumpla con los estándares para ser confirmados bajo el Bankruptcy Code.

Como parte de su proceso general de reorganización, los Deudores también han buscado y recibido alivio en ciertas jurisdicciones no estadounidenses. El 27 de mayo de 2020, el Gran Tribunal de las Islas Caimán otorgó las solicitudes de algunos de los Deudores para el nombramiento de liquidadores provisionales ("JPL") de conformidad con la sección 104 (3) de la Ley de Sociedades (Revisión 2020). El 4 de junio de 2020, el 2do Tribunal Civil de Santiago, Chile emitió una orden reconociendo el procedimiento del Capítulo 11 con respecto a LATAM Airlines Group S.A., Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo Inversiones S.A., Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A. y Technical Training LATAM S.A. Todos los recursos interpuestos contra la orden han sido rechazados y la decisión es entonces, definitiva. Finalmente, el 12 de junio de 2020, la Superintendencia de Empresas de Colombia otorgó reconocimiento a los procedimientos del Capítulo 11. El 10 de julio de 2020, el Gran Tribunal de las Islas Caimán otorgó la solicitud de los Deudores para el nombramiento de JPL a Piquero.

#### Operación e implicancias de las peticiones voluntarias de reorganización

Los Deudores continúan operando sus negocios y administrando sus propiedades como Deudores en posesión de conformidad con las secciones 1107 (a) y 1108 del Bankruptcy Code. Como deudores en posesión, están autorizados a realizar transacciones dentro del curso ordinario de los negocios sin autorización previa del Bankruptcy Court. Las protecciones que ofrece el Bankruptcy Code les permite a los Deudores operar sus negocios sin interrupción, y el Bankruptcy Court ha otorgado un alivio adicional que incluye, entre otras cosas, la autoridad, pero no la obligación, de (i) pagar los montos adeudados en virtud de ciertos acuerdos críticos de aerolíneas; (ii) pagar a terceros que tienen gravámenes u otros intereses posesorios en la propiedad de los Deudores; (iii) pagar los salarios de los empleados y continuar los programas de beneficios para empleados; (iv) pagar impuestos pre petición y tarifas relacionadas; (v) continuar los programas de seguros y fianzas; (vi) pagar ciertas sentencias o acuerdos de litigios mínimos sin la aprobación previa del Bankruptcy Court; (vii) pagar los suministros de combustible; y (viii) pagar ciertos proveedores extranjeros y considerados críticos para las operaciones de los Deudores.

Como Deudores en posesión, los Deudores pueden usar, vender o arrendar sus propiedades, sujeto a la aprobación del Bankruptcy Court, si no son en el curso normal de los negocios. El 26 de noviembre de 2021, los Deudores presentaron un plan conjunto de reorganización (el "Plan") y la Declaración Informativa (la "Disclosure Statement") relacionada ante el Bankruptcy Court. Como se detalla en la Declaración Informativa, el Plan está respaldado por un acuerdo de apoyo a la reestructuración celebrado entre los Deudores, acreedores que poseen más del 70% de las acreencias valistas contra LATAM Airlines Group S.A., y por accionistas que tienen más del 50% de las acciones actualmente emitidas por LATAM Airlines Group S.A. Al 31 de diciembre de 2021, el Plan sigue sujeto a la aprobación del Bankruptcy Court podría cambiar materialmente los montos y clasificaciones en los Estados financieros consolidados, incluido el valor, si lo hubiera, de los pasivos y valores pre-petición. El 17 de diciembre de 2021, 20 de diciembre de 2021, 24 de enero de 2022, 27 de enero de 2022 y 28 de febrero 2022, los Deudores presentaron un Plan revisado y la Declaración Informativa asociada.

El 1 de noviembre de 2021, el Bankruptcy Court dictó una orden ampliando los períodos en los que los Deudores tienen el derecho exclusivo de presentar y solicitar un plan de reorganización hasta el 26 de noviembre de 2021 y el 26 de enero de 2022, respectivamente. El 26 de noviembre de 2021, los Deudores presentaron una moción para ampliar dichos plazos, únicamente con respecto a los Deudores Posteriores, hasta el 7 de enero de 2022 y el 7 de marzo de 2022, respectivamente. El 15 de diciembre de 2021, el Comité de Acreedores presentó una objeción a la moción de los Deudores Posteriores. Ese mismo día, el Comité de Acreedores también presentó una moción buscando terminar los períodos de exclusividad de los Deudores. Ciertas otras partes interesadas posteriormente presentaron acumulaciones a la moción de terminación del Comité de Acreedores, mientras que otras presentaron declaraciones oponiéndose a la moción de terminación. El 14 de febrero de 2022, el Tribunal de Quiebras emitió una orden aprobando la moción de los Deudores Posteriores y denegando la moción del Comité de Acreedores.

Eventos que condujeron a acogerse al Capítulo 11

Desde el primer trimestre del año 2020 el negocio de transporte de pasajeros se vio afectado mundialmente por una reducción en el tráfico internacional de pasajeros, debido al cierre de fronteras con la finalidad de proteger a la población de los efectos del COVID 19, una enfermedad infecciosa causada por un virus, que fue declarada pandemia por la Organización Mundial de la Salud.

La evaluación preliminar de LATAM a principios de marzo de 2020 indicaba que brotes anteriores de enfermedades habían alcanzado su punto máximo después de unos meses y recuperaron los niveles previos al brote en no más de 6 a 7 meses, y que tomando en cuenta el escenario que impactaba principalmente a las aerolíneas de Asia-Pacífico, estimaba que el efecto en América Latina sería de una disminución marginal de los ingresos por kilómetro.

Para el Grupo LATAM, la reducción en su operación comenzó a mediados de marzo de 2020, donde anunció una disminución del 30% de su operación de pasajeros y la suspensión del Guidance 2020, en línea con las medidas de protección y restricciones de embarque implementadas por los gobiernos locales (16 de marzo 2020 para Perú, Colombia y Argentina, 18 de marzo de 2020 para Chile y 27 de marzo de 2020 para Brasil). El 16 de marzo de 2020, la Sociedad anunció una actualización de sus proyecciones disminuyendo progresivamente sus operaciones de pasajero hasta el 70%.

Para el 29 de marzo de 2020, COVID 19 ya había generado un impacto sin precedentes en la industria aérea, específicamente en los ingresos de pasajeros de las aerolíneas. La situación se ha ampliado y profundizado más allá de la evaluación inicial.

En respuesta al COVID 19, los gobiernos han estado imponiendo restricciones fronterizas mucho más severas y las aerolíneas han estado anunciando subsecuentemente recortes de capacidad en respuesta a una caída dramática en la demanda de viajes. El 2 de abril de 2020, el Grupo LATAM anunció una disminución en sus operaciones en un 95%.

La Compañía, con el fin de proteger la liquidez, realizó durante el año 2020 transacciones financieras, como la utilización de fondos de la línea de crédito (Revolving Credit Facility) por US\$ 600 millones, que han afectado sus activos y pasivos financieros, especialmente los rubros de Efectivo y equivalentes al efectivo y otros pasivos financieros.

Dentro de las iniciativas que la Compañía estudió y comprometió para proteger la liquidez estaban las siguientes:

- (i) Reducción y postergación del plan de inversión para diferentes proyectos.
- (ii) Implementación de medidas de control de pagos a proveedores y nuevos servicios o compras de productos.
- (iii) Negociación de las condiciones de plazo de pagos con proveedores.
- (iv) Devolución de pasajes en vuelos cancelados por medio de travel voucher, puntos o millas del programa de fidelidad. Con todo, el Grupo LATAM continuará honrando todos los

compromisos actuales y futuros, así como los voucher de viajes, millas y beneficios de viajero frecuente y políticas de flexibilidad.

- (v) Reducción temporal de salarios, considerando el marco legal de cada país: a partir del segundo trimestre la Sociedad implementó un proceso voluntario de reducción de las remuneraciones vigente hasta el 31 de diciembre de 2020. Asociado al plan de reestructuración y para poder adaptarse al nuevo escenario de demanda, la compañía ha diseñado un plan de reducción de personal en los distintos países donde opera. Los costos asociados a la ejecución de este plan fueron registrados en el resultado como Gastos de actividades de reestructuración. (Ver nota 27d);
- (vi) Renovación de la deuda de corto plazo y de los vencimientos de deuda en el corto plazo.
- (vii) Solicitud de apoyo financiero a los distintos gobiernos donde LATAM Airlines Group S.A. opera; y Reducción de las inversiones en flota y no flota a solamente lo esencial.

La Compañía, en consulta con sus asesores, también evaluó una variedad de opciones de reestructuración potenciales. En opinión del Directorio, los tiempos del proceso convencional bilateral, la posibilidad que durante el mismo los acreedores decidan ejercer acciones de cobro forzado, la imposibilidad de resolver incumplimientos y la necesidad de implementar una reestructuración integral de LATAM Airlines a la que se deban sumar todos sus acreedores y otras partes interesadas, llevan a considerar como mejor alternativa una reestructuración reglada.

En la situación de la Compañía resultó necesario obtener una suspensión temporal de ejecución que la proteja de las demandas de sus acreedores y otras partes interesadas; y, al mismo tiempo, le permita continuar operando con sus principales activos, proveedores, financistas, reguladores y trabajadores, mientras estructura una reorganización vinculante para ser viable financieramente en un escenario post pandemia.

En razón de lo anterior, y luego de haber consultado a la administración y a los asesores legales y financieros de la Compañía, el 26 de mayo de 2020 el Directorio, por la unanimidad de sus miembros, resolvió que LATAM Airlines comenzara un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Bankruptcy Code, presentando una solicitud voluntaria de amparo de acuerdo al mismo.

Desde la presentación del Capítulo 11, la Compañía aseguró hasta MMUS\$ 3.200 en un financiamiento del deudor en posesión (DIP Facility) , según lo dispuesto en el Contrato de Préstamo a Plazo para el Deudor en Posesión Super Prioritario (el "Contrato de Crédito DIP") (Ver Nota 3.1 c)).

Plan de reorganización

Para que los Deudores emerjan exitosamente del Procedimiento del Capítulo 11, deben obtener la aprobación del Bankruptcy Court del plan de reorganización, que les permitirá pasar del Capítulo 11 a las operaciones normales. El plan de reorganización determina los derechos y el cumplimiento de los reclamos de los distintos acreedores y partes interesadas, y está sujeto al resultado final de las negociaciones y las decisiones del Bankruptcy Court en el período y hasta la fecha en que se confirma el plan de reorganización. Cualquier plan de reorganización propuesto estará sujeto a revisión, antes de su presentación al Bankruptcy Court, a las conversaciones con los acreedores de

la Compañía y otras partes interesadas, y posteriormente sujeta a la respuesta de las objeciones de partes interesadas y cumplimiento de los requisitos del Bankruptcy Code y del Bankruptcy Court.

El 26 de noviembre de 2021, la Compañía presentó el Plan y la Declaración Informativa asociada. El Plan va acompañado de un Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración (el "RSA") con el grupo de acreedores valistas más grande en el Procedimiento Capítulo 11 los cuales son titulares de más del 70% de los créditos valistas contra LATAM Airlines Group S.A. y tenedores de aproximadamente el 48% de los bonos regidos por la ley estadounidense emitidos por LATAM Finance Ltd. con vencimiento en 2024 y 2026, así como ciertos accionistas de la Compañía que poseen más del 50% del capital existente de LATAM Airlines Group S.A.

El Plan propone la inyección de hasta aproximadamente MMUS\$ 8.190 a través de una combinación de nuevas acciones, bonos convertibles y deuda, lo que permitirá a la Compañía salir del Capítulo 11 con la capitalización adecuada para llevar a cabo su plan de negocios. Al emerger, se espera que la Compañía tenga una deuda total de aproximadamente MMUS\$ 7.260 y una liquidez de aproximadamente MMUS\$ 2.670. Específicamente, el Plan establece que:

- Tras la confirmación del Plan, la Compañía lanzará una oferta de acciones ordinarias de US\$ 800 millones, abierta a todos los accionistas de acuerdo con sus derechos de suscripción preferente en virtud de la legislación chilena aplicable, y respaldada en su totalidad por las partes que participan en el RSA;
- La Compañía emitirá tres clases distintas de bonos convertibles, todos los cuales se ofrecerán de manera preferente a los accionistas. En la medida en que no hayan sido suscritos por los accionistas de la Sociedad durante el respectivo período del derecho de suscripción preferente:
  - Los Bonos Convertibles Clase A se proporcionarán a ciertos acreedores valistas de la Compañía en liquidación de sus reclamos permitidos bajo el Plan;
  - Los Bonos Convertibles Clase B serán suscritos y adquiridos por los accionistas que son parte del Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración; y
  - Los Bonos Convertibles Clase C se proporcionarán a ciertos acreedores valistas a cambio de una combinación de nuevos fondos para la Compañía y la liquidación de sus reclamos, sujeto a ciertas limitaciones y retenciones por parte de las partes soportantes.
- Los Bonos Convertibles pertenecientes a los Nuevos Bonos Convertibles Clases B y C se proporcionarán, total o parcialmente, como contraprestación de una nueva contribución de dinero por un monto total de aproximadamente MMUS\$ 4.640 respaldados en su totalidad por las partes del RSA; y
- LATAM recaudará una nueva línea de crédito renovable de US\$ 500 millones y aproximadamente MMUS\$ 2.250 en financiamiento total de deuda de dinero nuevo, que consiste en un nuevo préstamo a plazo o nuevas notas. La fecha límite general para presentar objeciones al Plan y Declaración Informativa fue el 7 de enero de 2022, y dicha

fecha límite se extendió hasta el 12 de enero de 2022 y el 14 de enero de 2022 para ciertas partes interesadas.

#### Negocio en Marcha

Estos Estados financieros consolidados se han preparado sobre una base de negocio en marcha, que contempla la continuidad de las operaciones, la realización de los activos y el cumplimiento de los pasivos en el curso ordinario del negocio. En consecuencia, los Estados financieros consolidados no incluyen ningún ajuste relacionado con la recuperabilidad de los activos y la clasificación de los pasivos que pudieran ser necesarios si la Sociedad no puede continuar como un negocio en marcha.

Como resultado de los procedimientos del Capítulo 11, el cumplimiento de las obligaciones de la Sociedad y el financiamiento de las operaciones en curso están sujetos a una incertidumbre material producto de la pandemia COVID-19 y la imposibilidad de conocer a esta fecha su duración y, en consecuencia, estos eventos o condiciones indican que existe una incertidumbre material que puede generar una duda sustancial acerca de la capacidad de la Compañía para continuar como un negocio en marcha. No hay garantía de que la Compañía pueda salir exitosamente del Capítulo 11. Además, no hay garantía de que haya financiamiento a largo plazo de ningún tipo disponible, o que esté disponible a tasas, términos y condiciones que serían financieramente aceptables y viables para el largo plazo. Si la Compañía no puede generar capital de trabajo adicional o recaudar financiamiento adicional cuando sea necesario, es posible que no pueda reiniciar las operaciones actualmente suspendidas como resultado de la pandemia de COVID-19, lo cual podría afectar negativamente el valor de sus acciones, o dejarlas sin valor. Además, en relación con la presentación del Capítulo 11, se podrían realizar modificaciones materiales a la flota actual y a los acuerdos de compra de nueva flota. Estas modificaciones podrían afectar materialmente los resultados financieros en el futuro, y podrían resultar en cargos por deterioro.

#### Hitos del Capítulo 11

##### Aviso a los acreedores: Efecto de la suspensión automática.

Los Deudores han notificado a todos los acreedores actuales o potenciales que se presentaron los Casos del Capítulo 11. De conformidad con el Bankruptcy Code y sujeto a ciertas excepciones limitadas, la presentación de los Casos del Capítulo 11 dio lugar a una orden mundial automática que impide, entre otras cosas, cualquier acto para (i) obtener la posesión de las propiedades del Patrimonio de los Deudores (ii) crear, perfeccionar o hacer cumplir cualquier derecho de retención contra las propiedades del Patrimonio de los Deudores; (iii) ejercer el control sobre la propiedad del Patrimonio de los Deudores, en cualquier parte del mundo donde se pueda ubicar esa propiedad; (iv) y además ordenó o suspendió el inicio o la continuación de cualquier acción judicial, administrativa u otra acción o procedimiento contra el deudor que podría haberse iniciado antes de la Fecha de Petición o los esfuerzos para recuperar un reclamo contra los Deudores que surgió antes de la Fecha de Petición. A los proveedores se les pagará por los bienes suministrados y los servicios provistos, después de la fecha de petición, en el curso normal de los negocios.

El 31 de agosto de 2020 (la “Primera Moción de Suspensión”) y el 30 de diciembre de 2020 (la “Segunda Moción de Suspensión”), la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios de Chile (“CONADECUS”) presentó dos recursos ante el Tribunal de Bancarrota en busca de reparación de la suspensión automática a fin de perseguir determinadas acciones contra LATAM, las que se encuentran actualmente pendientes en los tribunales de Chile. LATAM presentó un escrito en oposición a la Primera Moción de Suspensión, y el 16 de diciembre de 2020, la Bankruptcy Court escuchó los argumentos orales sobre la Primera Moción de Suspensión. En esa audiencia, la Bankruptcy Court concedió la Primera Moción de Suspensión con el propósito limitado de permitir que CONADECUS procesara su apelación pendiente ante los tribunales de Chile. El 9 de febrero de 2021, la Bankruptcy Court otorgó la segunda moción de suspensión por los mismos motivos que la primera moción de suspensión. Las decisiones de la Bankruptcy Court sobre la primera moción de suspensión y la segunda moción de suspensión no afectaron los procedimientos subyacentes en Chile más allá de permitir que CONADECUS continuara con sus apelaciones pendientes. (Ver Nota 31 I 2), para cualquier actualización de este proceso).

#### Nombramiento del Comité de Acreedores

El 5 de junio de 2020, el Fideicomisario de los Estados Unidos para la Región 2 (“United States Trustee for Region 2”) nombró un Comité Oficial de Acreedores no Garantizados, el Comité de Acreedores (“Creditors Committee”) en los Casos Iniciales del Capítulo 11. El Fideicomisario de los Estados Unidos no ha solicitado miembros adicionales para el Comité de Acreedores como resultado de que TAM S.A. o cualquiera de sus subsidiarias aplicables, se unieron a la Petición Voluntaria de Reorganización. Desde la formación del Comité de Acreedores, tres miembros del Comité de Acreedores - Compañía de Seguros de Vida Consorcio Nacional de Seguros S.A., AerCap Holdings N.V. y Aircastle Limited - han renunciado al Comité de Acreedores. La “Office of the United States Trustee” no ha designado reemplazos para estos miembros. No se ha designado fideicomisario o examinador en ninguno de estos Casos del Capítulo 11. No se ha solicitado ni designado ningún otro comité oficial.

#### Aceptación, enmiendas y rechazo de Contratos Ejecutivos (“Executory Contracts”) y Arrendamientos

De conformidad con el Bankruptcy Code y las Reglas de Bancarrota (“Federal Rules of Bankruptcy Procedure”), los Deudores están autorizados a asumir, ceder o rechazar ciertos Contratos Ejecutivos y arrendamientos no vencidos. En ausencia de ciertas excepciones, el rechazo de un Contrato Ejecutivo o un arrendamiento no vencido generalmente se trata como incumplimiento de pre-petición, lo que da derecho a la contraparte del contrato a presentar un reclamo general no garantizado contra los Deudores y al mismo tiempo exime a los Deudores de sus obligaciones futuras en virtud del contrato o arrendamiento. Además, la suposición de los Deudores de un Contrato Ejecutivo o arrendamiento no vencido generalmente requeriría que los Deudores satisfagan ciertos montos de pre-petición adeudados y propios en virtud de dicho contrato o arrendamiento.

El 28 de junio de 2020, el Bankruptcy Court autorizó a los Deudores a establecer procedimientos para el rechazo de ciertos Contratos Ejecutivos y arrendamientos no vencidos. De acuerdo con estos procedimientos, el Bankruptcy Code y las Reglas de Bancarrota los Deudores tienen o rechazarán ciertos contratos y arrendamientos (ver Notas 17, 19 y 27). En relación con esto, el Bankruptcy Court aprobó la solicitud de los Deudores de extender la fecha para la cual los Deudores pueden asumir o rechazar arrendamientos de bienes raíces no residenciales que no hayan vencido hasta el

22 de diciembre de 2020. Tras el consentimiento de ciertos arrendadores para extender aún más el plazo para finalizar las negociaciones productivas, El Bankruptcy Court ha aprobado las solicitudes de los Deudores para asumir múltiples arrendamientos aeroportuarios en Miami-Dade, LAX y JFK relacionados con los negocios de pasajeros y carga de los Deudores.

Los Deudores también han asumido una serie de acuerdos importantes. Por ejemplo, el 1 de junio de 2021, el Bankruptcy Court aprobó la asunción y ratificación de ciertos acuerdos de compra, según enmendados, con The Boeing Company. Además, el 1 de julio de 2021, el Tribunal aprobó la asunción por parte de los Deudores de las flotas respaldadas por la Agencia de Crédito a la Exportación, que comprende un total de 65 aviones. El 15 de diciembre de 2021, los Deudores presentaron una solicitud de orden aprobando procedimientos simplificados para la aceptación de contratos pendientes de ejecución y arrendamientos en curso. En la audiencia del 29 de diciembre de 2021, el Bankruptcy Court concedió la moción de los Deudores.

Además, los Deudores han presentado o presentarán solicitudes para rechazar ciertos arrendamientos de aeronaves y motores.

Fecha de aprobación del Bankruptcy Activo rechazado:  
Court:

8 de junio de 2020	(i) 1 avión Boeing 767
24 de junio de 2020	(i) 16 aviones de la familia Airbus A320; (ii) 2 aviones Airbus A350; (iii) 4 Boeing 787-9
28 de junio de 2020	(i) 2 motores modelo V2527-A5; (ii) 2 motores modelo CFM56-5B4/3.
29 de julio de 2020	(i) 1 motor modelo CFM56-5B3/3
19 de agosto de 2020	(i) 1 Boeing 767
26 de octubre de 2020	(i) 3 aviones de la familia Airbus A320
28 de octubre de 2020	(i) 1 avión A319
5 de noviembre de 2020	(i) 1 avión de la familia A320
29 de enero de 2021	(i) 2 aviones de la familia A320
23 de abril de 2021	(i) 1 avión Airbus A350-941
14 de mayo de 2021	(i) 6 aviones Airbus A350
17 de junio de 2021	(i) 1 avión Airbus A350-941
24 de junio de 2021	(i) 3 aviones Airbus A350-941
3 de noviembre de 2021	(i) 1 motor Rolls-Royce Trent XWB-84K; y (ii) 1 motor Rolls-Royce International Aero AG V2527M-A5

Al 31 de diciembre de 2021, y como resultado de estos rechazos, las obligaciones con los prestamistas y arrendadores se extinguieron y también la Compañía perdió el control sobre los activos relacionados, lo que originó la baja de los activos y pasivos asociados a estos aviones (ver Nota 17, 19 y 27). Todos los efectos contables fueron registrados durante el ejercicio 2020 y 2021 en el resultado como gastos de actividades de reestructuración.



Los Deudores también han presentado o presentarán solicitudes para celebrar ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves nuevas, incluyendo:

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court: 8 de marzo de 2021	MSN Number /Counterparty Vermillion Aviation (nine) Limited, Aviones MSNs 4860 and 4827
12 de abril de 2021	Wilmington Trust Company, únicamente en su calidad de Fiduciario, Aviones MSNs 6698, 6780, 6797, 6798, 6894, 6895, 6899, 6949, 7005, 7036, 7081
30 de mayo de 2021	UMB Bank N.A., únicamente en su calidad de Fiduciario, Aviones MSNs 38459, 38478, 38479, 38461
31 de Agosto de 2021	(i) Avolon Aerospace Leasing Limited o sus afiliadas, MSNs 38891, 38893, 38895 (ii) Sky Aero Management Ltd.

Además, los Deudores también han presentado o presentarán solicitudes para celebrar ciertos acuerdos de enmienda de arrendamiento de aeronaves que tienen el efecto de, entre otras cosas, reducir las obligaciones de pago de arriendos de los Deudores y extensión del plazo de arrendamiento. Algunas enmiendas también implicaron actualizaciones de los acuerdos de financiación relacionados. Estas enmiendas incluyen:

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court: 31 de diciembre 2020 14 de abril de 2021	Contrato de arrendamiento modificado / Contraparte Vermillion Aviation (two) Limited (1) Bank of Utah (2) AWAS 5234 Trust (3) Sapucaia Leasing Limited, PK Airfinance US, LLC and PK Air 1 LP
15 de abril 2021 27 de abril 2021 4 de mayo de 2021	Aviator IV 3058, Limited Bank of America Leasing Ireland Co., (1) NBB Grosbeak Co., Ltd, NBB Cuckoo Co., Ltd., NBB-6658 Lease Partnership, NBB-6670 Lease Partnership y NBB Redstart Co. Ltd. (2) Sky High XXIV Leasing Company Limited y Sky Nigh XXV Leasing Company Limited (3) SMBC Aviation Capital Limited
5 de mayo de 2021	(1) JSA International US Holdings LLC y Wells Fargo Trust Company N.A. (2) Orix Aviation Systems Limited
27 de mayo de 2021	(1) Shenton Aircraft Leasing 3 (Ireland) Limited. (2) Chishima Real Estate Company, Limited y PAAL Aquila Company Limited
28 de mayo de 2021	MAF Aviation 1 Designated Activity

30 de mayo de 2021

1 de julio 2021  
8 de julio 2021

15 de julio de 2021

20 de julio de 2021

27 de julio de 2021

30 de agosto de 2021

Company

- (1) IC Airlease One Limited
  - (2) UMB Bank, National Association, Macquarie Aerospace Finance 5125-2 Trust y Macquarie Aerospace Finance 5178 Limited
  - (3) Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited
  - (4) AerCap Holdings N.V.
  - (5) Bank of America Leasing Ireland Co.
  - (6) Castlake L.P.
- EX-IM Fleet  
Greylag Goose Leasing 38887 Compañía de actividad designada
- (1) ECAF I 40589 DAC
  - (2) Wells Fargo Company, National Associates, como Owner Trustee
  - (3) Orix Aviation Systems Limited
  - (4) Wells Fargo Trust Company, N.A.
- (1) Avolon AOE 62 Limited
  - (2) Avolon Aerospace (Ireland) AOE 99 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 100 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 101 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 102 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 103 Limited, Avolon Aerospace AOE 130 Limited, Avolon Aerospace AOE 134 Limited
- (1) Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited
  - (2) JSA International U.S. Holdings, LLC
- (1) Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai y Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai
  - (2) Dia Patagonia Ltd. y Dia Iguazu Ltd. Condor Leasing Co., Ltd., FC Initial Leasing Ltd., Alma Leasing Co., Ltd., y FI Timothy Leasing Ltd.
  - (3) Platero Fleet
  - (4) SL Alcyone Ltd.
  - (5) NBB Crow Co., Ltd.
  - (6) NBB Sao Paulo Lease Co., Ltd., NBB Rio Janeiro Lease Co., Ltd. y NBB Brasilia Lease LLC
  - (7) Gallo Finance Limited
  - (8) Orix Aviation Systems Limited

Las modificaciones al contrato de arrendamiento se contabilizaron como una modificación de contrato de arrendamiento y el impacto se revela en las notas 17 y 19

Los Deudores también han presentado o presentarán mociones para celebrar ciertos acuerdos de enmienda de arrendamiento de motores que tienen el efecto de, entre otras cosas, reducir las obligaciones de pago de arrendamiento de los Deudores y extender el plazo del arrendamiento, que incluyen:

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court:	Contrato de arrendamiento modificado / Contraparte
7 de septiembre de 2021	General Electric Affiliated Engine Servicers
4 de noviembre de 2021	(1) Engine Lease Finance Corporation (GE 90 Engines)
28 de diciembre de 2021	(1) Engine Lease Finance Corporation (CFM56-5B3/3 Engines)

En relación con varios de estos contratos de arrendamiento y modificación de motores, los Deudores han celebrado o celebrarán estipulaciones de liquidación de reclamaciones por importes adeudados antes de la petición al asumir dichos contratos.

#### Otras presentaciones claves

El 5 de agosto de 2021, los Deudores presentaron dos mociones que buscan (i) aprobar ciertos acuerdos de reestructuración con Airbus S.A.S. y Banco Santander, S.A. y (ii) asumir determinados contratos de compraventa con Airbus S.A.S. Las órdenes aprobando estas mociones se ingresaron el 27 de agosto de 2021. Además, el 5 de agosto de 2021, los Deudores presentaron una moción solicitando autorización para celebrar una transacción de venta y retro-arrendamiento con Sky Aero Management Ltd., conforme a la cual los Deudores venderán y arrendamiento posterior de determinadas aeronaves adquiridas en los acuerdos de compra de Airbus que se asumieron. Además, el 5 de agosto de 2021, los Deudores presentaron una moción solicitando autorización para comprar ciertas aeronaves de Wacapou Leasing S.A. Las órdenes aprobando ambas mociones se ingresaron el 30 de agosto de 2021.

El 16 de junio de 2021, el Banco del Estado de Chile ("BancoEstado") presentó una moción buscando establecer un cronograma de información y descubrimiento en relación con la moción separada de BancoEstado para consolidar sustancialmente las propiedades de LATAM Airlines Group S.A., LATAM Finance Ltd. y Peuco Finance Ltd (la "Moción de consolidación sustantiva"). BancoEstado presentó la Moción de BancoEstado el 18 de junio de 2021. El 23 de junio de 2021, los Deudores, así como algunas otras partes interesadas, presentaron una objeción a la moción de BancoEstado. BancoEstado presentó una réplica en respuesta a tales objeciones el 19 de julio de 2021. El Bankruptcy Court denegó la moción de Banco Estado de establecer un cronograma de informes y pruebas para el 22 de julio de 2021, pero el Bankruptcy Court indicó que BancoEstado podría volver a presentar su recurso como objeción a la Declaración Informativa.

El 16 de junio de 2021, el Comité de Acreedores presentó dos mociones en busca de legitimación para procesar ciertas reclamaciones en nombre de los Deudores contra Delta Airlines, Inc. (la "Moción Delta") y Qatar Airways O.C.S.C. (la "Moción de Qatar") y, junto con la Moción Delta, (las "Mociones Permanentes"), a las que se opusieron determinadas partes. Las Mociones Permanentes estaban programadas para ser escuchadas en una audiencia el 30 de julio de 2021. El Bankruptcy Court propuso que las partes medien en ciertos asuntos relacionados con las reclamaciones planteadas en las Mociones Permanentes en primera instancia. El Bankruptcy Court

pidió que las partes se coordinen para seleccionar un mediador y establecer un plan propuesto para la mediación. El 31 de agosto de 2021, el Bankruptcy Court emitió una orden en la que se designaba como mediador al Honorable Allan L. Gropper (Ret.), y posteriormente las partes comenzaron a mediar en estos asuntos. El 15 de octubre de 2021, el mediador emitió un aviso dando por terminada la mediación, señalando que la mediación había fallado. El Comité de Acreedores ha pedido al Bankruptcy Court que re programe una audiencia sobre las mociones permanentes en la próxima fecha de audiencia disponible del Bankruptcy Court.

El 10 de septiembre de 2021, los Deudores presentaron una moción para asumir varios acuerdos de aeronaves y para el alivio relacionado en relación con las aeronaves Triton, Centaurus y JOLCO. La moción fue aplazada indefinidamente al 22 de diciembre de 2021.

El 8 de diciembre de 2021, los Deudores presentaron (i) una solicitud para la emisión de una orden que autorice acuerdos de reestructuración a largo plazo con Centaurus/Triton Lessors, SBI Lessors y Pilar II Leasing Limited y apruebe el acuerdo de conciliación relacionado con ciertos demandantes y (ii) una solicitud de emisión de una orden que aprueba la estipulación de transacción con Sajama Investments, Inc. El Comité de Acreedores y BancoEstado objetaron ambas solicitudes, y se programó una audiencia probatoria sobre las solicitudes para el 21 de enero de 2022. El 28 de enero de 2022, el Tribunal de Quiebras rechazó las objeciones y concedió la moción.

#### Declaraciones y Anexos

Desde el 8 de septiembre de 2020, los Deudores presentaron ante el Bankruptcy Court los anexos y declaraciones de asuntos financieros que establecen, entre otras cosas, los activos y pasivos de los Deudores (las "Declaraciones y Anexos"). Las Declaraciones y Anexos se preparan de acuerdo con los requisitos de la ley de quiebras aplicable y están sujetos a modificaciones adicionales por parte de los deudores. Con fecha 13 de agosto de 2021 y 3 de diciembre de 2021, los Deudores presentaron anexos modificados. La Compañía también está obligada a presentar "Monthly Operating Report" (MOR), para dar cuenta de la recepción, administración y disposición de la propiedad durante la tramitación de los Casos del Capítulo 11

Si bien los Deudores estiman que estos documentos brindan la información requerida bajo el Bankruptcy Code u órdenes de la Bankruptcy Court, la misma no ha sido auditada y es preparada en un formato diferente de los Estados financieros consolidados preparados históricamente por LATAM de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Cierta información contenida en las Declaraciones y Anexos puede prepararse sin consolidar. En consecuencia, los Deudores creen que la sustancia y el formato de estos no permiten una comparación significativa con sus Estados financieros consolidados presentados regularmente. Además, la información presentada ante el Bankruptcy Court no está preparada con el propósito de proporcionar una base para una decisión de inversión relacionada con los valores de los Deudores, o reclamos contra los Deudores, o para comparación con otra información financiera requerida para ser reportada bajo las leyes aplicables a los Deudores.

#### Transacciones entre empresas relacionadas

Los Deudores están autorizados a continuar realizando ciertas transacciones entre empresas relacionadas posteriores a la petición en el curso normal de los negocios, incluidas las transacciones con empresas relacionadas que no están en el proceso de Capítulo 11, y a cumplir con las obligaciones relacionadas con dichas transacciones; siempre que, los Deudores no realicen ningún

pago en efectivo a causa de las transacciones de pre-petición con relacionadas sin el permiso del Bankruptcy Court, incluidos los reembolsos de los préstamos de pre-petición a subsidiarias a las Sociedades que no están en el proceso de Capítulo 11 en virtud de dichas transacciones. Por precaución, los Deudores también han solicitado y recibido la aprobación de la Bankruptcy Court para aportar capital, capitalizar deuda entre compañías y emitir acciones entre ciertos afiliados deudores.

#### Financiamiento del deudor en posesión

El 19 de septiembre de 2020, la Bankruptcy Court emitió una orden que autorizó a los Deudores a obtener un "financiamiento del deudor en posesión" post-petición, en forma de préstamos de múltiples giros por un monto de capital total de hasta MMUS\$ 2.450 (Ver Nota 3.1 c)). El 18 de octubre de 2021, el Bankruptcy Court emitió una orden aprobando un tercer tramo de financiamiento garantizado por \$ 750 millones, según lo dispuesto en el Contrato de Crédito DIP. En consecuencia, al 31 de diciembre de 2021 el monto autorizado bajo el financiamiento deudor en posesión asciende a MMUS\$ 3.200.

#### Establecimiento de la Fecha límite ("Bar Dates")

El 24 de septiembre de 2020, el Bankruptcy Court emitió una Orden de Fecha Límite ("Bar Date Order") que estableció el 18 de diciembre de 2020 como la Fecha Límite General ("General Bar Date") en la cual las personas o entidades que creen tener cualquier reclamo contra cualquier Deudor que surgió antes de la Fecha de Petición, según corresponda a cada Deudor, debían presentar documentación escrita de dichos reclamos, denominadas las Pruebas de Reclamo ("Proof of Claim"). La Fecha Límite General no se aplicó a las entidades gubernamentales, que en su lugar debieron presentar las Pruebas de Reclamo antes del 5 de enero de 2021, la Fecha Límite Gubernamental ("Governmental Bar Date"). Finalmente, como se describe con más detalle en la Orden de Fecha Límite, los reclamos con respecto a contratos rechazados o arrendamientos no vencidos pueden estar sujetos a una Fecha Límite posterior a la Fecha Límite General, la Fecha Límite de Rechazo ("Rejection Bar Date") y, junto con la Fecha Límite general y la Fecha Límite Gubernamental, las "Fechas Límites". Cualquier persona o entidad que no presentó oportunamente su Prueba de Reclamos antes de la Fecha Límite aplicable tendrá prohibido para siempre hacer valer su reclamación y no recibirá ninguna distribución realizada como parte del plan final de reorganización. Fueron enviados avisos de las Fechas Límite, así como instrucciones sobre cómo presentar Pruebas de Reclamos, a todos los acreedores conocidos y se han publicado en varios periódicos de los Estados Unidos y América del Sur.

El 17 de diciembre de 2020, la Corte emitió una orden que establecía como Fecha límite adicional ("Supplemental Bar Date") el 5 de febrero de 2021, para ciertos reclamantes no estadounidenses que no estén sujetos a la Fecha límite general. La Fecha límite adicional se aplica solo a aquellas entidades e individuos específicamente identificados en la orden judicial. Cualquier persona o entidad que no presente oportunamente su Prueba de Reclamo antes de la Fecha límite adicional tendrá prohibido para siempre hacer valer su reclamación y no recibirá ninguna distribución realizada como parte del plan final de reorganización.

Tras el cierre de la Fecha límite general y la Fecha límite suplementaria, los Deudores han continuado el proceso de conciliar aproximadamente 6.400 reclamaciones presentadas, incluidos los relacionados con las obligaciones de la flota de Deudores, y han desarrollado procedimientos para agilizar el proceso de reclamaciones. La Sociedad ya ha presentado objeciones a una serie de

reclamos y prevé continuar haciéndolo en los próximos meses. Aunque se han presentado muchas objeciones de forma general, algunas disputas de reclamaciones probablemente requerirán una adjudicación individualizada por parte de la Bankruptcy Court. Además, el 18 de marzo de 2021, el Bankruptcy Court emitió una orden aprobando procedimientos alternativos de resolución de disputas para resolver ciertas disputas de reclamos fuera del Bankruptcy Court. Al 23 de diciembre de 2021, los Deudores habían objetado aproximadamente 3.400 reclamaciones con un valor total de aproximadamente MMUS\$ 600. Como se señaló anteriormente, los Deudores han celebrado estipulaciones de reclamaciones en relación con sus acuerdos de enmienda de arrendamiento. A medida que los Deudores continúen conciliando las reclamaciones contra los libros y registros de la Compañía, objetarán y disputerán las reclamaciones que determinen que no son válidas o declaradas en la cantidad adecuada y resolverán otras disputas de reclamaciones dentro y fuera del Bankruptcy Court.

Un reclamo se registra como un pasivo cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado, es probable que se requiera una salida de recursos para liquidar la obligación y se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación. Al 31 de diciembre de 2021, aproximadamente 3.568 de los reclamos presentados contra Latam aún se están conciliando, por lo que en este momento los montos de dichos reclamos no se pueden estimar de manera fiable.

#### 2.2. Bases de consolidación

##### (a) Filiales o subsidiarias

Filiales son todas las entidades (incluidas las entidades de cometido especial) sobre las que la Sociedad tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación, lo que, generalmente, viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si la Sociedad controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente susceptibles de ser ejercidos o convertidos a la fecha de los Estados financieros consolidados. Las filiales se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control a la Sociedad, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo. Los resultados y flujos se incorporan a partir de la fecha de adquisición.

Se eliminan los saldos, las transacciones y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades de la Sociedad. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione evidencia de una pérdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las políticas adoptadas por la Sociedad, se modifican las políticas contables de las filiales.

Para contabilizar y determinar la información financiera a ser revelada cuando se lleva a cabo una combinación de negocios, como lo es la adquisición de una entidad por la Sociedad, se aplica el método de adquisición previsto en NIIF 3: Combinaciones de Negocios.

##### (b) Transacciones y participaciones minoritarias

El Grupo aplica la política de considerar las transacciones con minoritarios, cuando no corresponden a pérdidas de control, como transacciones patrimoniales sin efecto en resultados.

## (c) Venta de subsidiarias

Cuando ocurre la venta de una subsidiaria y no se retiene algún porcentaje de participación sobre ella, la Sociedad da de baja los activos y pasivos de la subsidiaria, las participaciones no controladoras y los otros componentes de patrimonio relacionados con la subsidiaria. Cualquier ganancia o pérdida que resulte de la pérdida de control se reconoce en el Estado de resultados consolidado por función en Otras ganancias (pérdidas).

Si LATAM Airlines Group S.A. y Filiales retienen un porcentaje de participación en la subsidiaria vendida, y no representa control, este es reconocido a su valor razonable en la fecha en que se pierde el control, los montos previamente reconocidos en Otros resultados integrales se contabilizan como si la Sociedad hubiera dispuesto directamente de los activos y pasivos relacionados, lo que puede originar que estos montos sean reclasificados al resultado del ejercicio. El porcentaje retenido valorado a su valor razonable posteriormente se contabiliza por el método de participación.

## (d) Coligadas o asociadas

Coligadas o asociadas son todas las entidades sobre las que LATAM Airlines Group S.A. y Filiales ejerce influencia significativa pero no tiene control. Esto, generalmente, surge de una participación entre un 20% y un 50% de los derechos a voto. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el método de participación e inicialmente se reconocen por su costo.

## 2.3. Transacciones en moneda extranjera

## (a) Moneda de presentación y moneda funcional

Las partidas incluidas en los Estados financieros de cada una de las entidades de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, que constituye, además, la moneda de presentación de los Estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

## (b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el Estado de resultados consolidado por función, dentro de "Diferencias de cambio", o se difieren en Otros resultados integrales cuando califican como cobertura de flujo de caja.

## (c) Ajuste por hiperinflación

Con posterioridad al 1 de julio de 2018 la economía de Argentina fue considerada, para efectos de las NIIF, hiperinflacionaria. Los estados financieros de las filiales cuya moneda funcional es el Peso argentino han sido re-expresados.

Las partidas no monetarias del Estado de situación financiera al igual que los resultados, resultados integrales y los flujos de efectivo de las entidades del grupo, cuya moneda funcional corresponde a una economía hiperinflacionaria, se ajustan por inflación y se re-expresan de acuerdo con la variación del índice de precios al consumidor ("IPC"), a cada fecha de presentación de sus Estados financieros. La re-expresión de las partidas no monetarias se realiza desde su fecha de reconocimiento inicial en los Estados de situación financiera y considerando que los Estados financieros son preparados bajo el criterio del costo histórico.

Las pérdidas o ganancias netas originadas por la re-expresión de las partidas no monetarias y de los ingresos y costos, se reconocen en el Estado de resultados consolidados por función dentro de "Resultado por unidades de reajuste".

Las pérdidas y ganancias netas de la re-expresión de los saldos de apertura por la aplicación inicial de la NIC 29 son reconocidas en los resultados acumulados consolidados.

La re-expresión por hiperinflación se registrará hasta el período o ejercicio en el que la economía de la entidad deje de ser considerada como una economía hiperinflacionaria, en ese momento, los ajustes realizados por hiperinflación formarán parte del costo de los activos y pasivos no monetarios.

Los montos comparativos en los Estados financieros consolidados de la Sociedad son presentados en una moneda estable y no se encuentran ajustados por cambios inflacionarios.

## (d) Entidades del grupo

Los resultados y la situación financiera de las entidades del Grupo, cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación de los estados financieros consolidados, de LATAM Airlines Group S.A., que no corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria, se convierten a la moneda de presentación como sigue:

(i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;

(ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y

(iii) Todas las diferencias de cambio por conversión resultantes se reconocen en Otros resultados integrales, dentro de "Ganancia (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuesto".

Para aquellas filiales del grupo cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación y, además, corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria; sus resultados, flujo de efectivo y situación financiera re-expresados, se convierten a la moneda de presentación al tipo de cambio de cierre en la fecha de los estados financieros consolidados.

Los tipos de cambio utilizados corresponden a los fijados en el país en el que se encuentra ubicada la filial, cuya moneda funcional es distinta al dólar estadounidense.

Los ajustes a la Plusvalía y al valor justo que surgen en la adquisición de una entidad extranjera, se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre del período o ejercicio informado, re-expresados cuando la moneda funcional de la entidad extranjera corresponde a la de una economía hiperinflacionaria, los ajustes por la re-expresión de la Plusvalía se reconocen en el Patrimonio consolidado.

#### 2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de las Propiedades, plantas y equipos están registrados, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico, re-expresados por inflación cuando corresponda, menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro.

Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de las aeronaves, son activados por la Sociedad bajo Construcciones en curso hasta la recepción de las mismas.

Los costos posteriores (reemplazo de componentes, mejoras, ampliaciones, etc.) se incluyen en el valor del activo inicial o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos de Propiedades, plantas y equipos, vayan a fluir a la Sociedad y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente. El resto de las reparaciones y mantenciones se cargan en el resultado del ejercicio en el que se incurrir.

La depreciación de las Propiedades, plantas y equipos se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Este cargo se reconoce en los rubros de “Costo de venta” y “Gastos de administración”.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Las vidas útiles se detallan en Nota 17 (d).

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

Las pérdidas y ganancias por la venta de las Propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando la contraprestación con el valor en libros y se incluyen en el Estado de resultados consolidado por función.

#### 2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

##### (a) Slots aeroportuarios y Loyalty program

Los Slots aeroportuarios y el Programa de coalición y fidelización (Loyalty program) corresponden a activos intangibles de vida útil indefinida y son sometidos anualmente a pruebas de deterioro como parte integral de la UGE Transporte Aéreo.

Los Slots aeroportuarios corresponden a una autorización administrativa para la realización de operaciones de llegada y salida de aeronaves, en un aeropuerto específico, dentro de un período de tiempo determinado.

El Loyalty program corresponde al sistema de acumulación y canje de puntos que forma parte TAM Linhas Aereas S.A.

Los Slots aeroportuarios y Loyalty program fueron reconocidos a valor justo bajo NIIF 3, como consecuencia de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales.

##### (b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 10 años.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

##### (c) Marcas

Las Marcas fueron adquiridas en la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales y, reconocidas a su valor justo bajo NIIF 3. La Sociedad ha definido una vida útil de cinco años, período en el cual el valor de las marcas será amortizado.

#### 2.6. Plusvalía

La Plusvalía representa el exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la Sociedad en los activos netos identificables de la filial o coligada adquirida en la fecha de adquisición. La plusvalía relacionada con adquisiciones de filiales no se amortiza, pero se somete a pruebas por deterioro de valor en forma anual o en cada oportunidad en que existan indicios de deterioro. Las ganancias y pérdidas por la venta de una entidad incluyen el importe en libros de la plusvalía relacionada con la entidad vendida.

#### 2.7. Costos por intereses

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo apto se capitalizan durante el período de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se reconocen en el estado de resultados consolidado en el momento en que se devengan.

## 2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor o si existen indicios de deterioro, como parte integral de la UGE Transporte aéreo. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables en buena medida independientes de otros. Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones si existen indicadores de reverso de pérdidas. Las pérdidas por deterioro se reconocen en el estado de resultados consolidados en la línea "Otras ganancias (pérdidas)".

## 2.9. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: a valor razonable (ya sea a través de otro resultado integral, o a través del estado de resultados), y a costo amortizado. La clasificación depende del modelo de negocio de la entidad para administrar los activos financieros y los términos contractuales de los flujos de efectivo.

El grupo reclasifica inversiones de deuda cuando, y sólo cuando, cambia su modelo de negocio para administrar esos activos.

En el reconocimiento inicial, la Sociedad mide un activo financiero a su valor razonable más, en el caso de un activo financiero clasificado a costo amortizado, los costos de transacción que son directamente atribuibles a la adquisición del activo financiero. Los costos de transacción de los activos financieros contabilizados a valor razonable con cambios en resultados se contabilizan como gastos en el estado de resultados.

### (a) Instrumentos de deuda

La medición posterior de los instrumentos de deuda depende del modelo de negocio del grupo para administrar el activo y las características de flujo de efectivo del activo. La Sociedad tiene dos categorías de medición para clasificar sus instrumentos de deuda:

Costo amortizado: los activos que se mantienen para el cobro de flujos de efectivo contractuales donde esos flujos de efectivo representan únicamente pagos de capital e intereses se miden al costo amortizado. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide al costo amortizado y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en resultados cuando el activo se da de baja o se deteriora. Los ingresos por intereses de estos activos financieros se incluyen en los ingresos financieros utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

Valor razonable a través de resultados: los activos que no cumplen con los criterios de costo amortizado o valor razonable con cambios en otros resultados integrales se miden al valor razonable con cambios en resultados. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide a valor razonable con cambios en resultados y no es parte de una relación de cobertura se

reconoce en utilidad o pérdida y se presenta neta en el estado de resultados dentro de otras ganancias / (pérdidas) en el período o ejercicio en que surge.

### (b) Instrumentos de patrimonio

Los cambios en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen en "Otras ganancias / (pérdidas)" en el estado de resultados según corresponda.

La Sociedad evalúa con anticipación las pérdidas crediticias esperadas asociadas con sus instrumentos de deuda contabilizados a costo amortizado. La metodología de deterioro aplicada depende de si ha habido un aumento significativo en el riesgo de crédito.

## 2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Durante el ejercicio 2020 la Sociedad reconoció los derivados de cobertura de acuerdo con la NIC 39. A partir del 1 de enero de 2021, la Sociedad cambió el reconocimiento de estos derivados de acuerdo con la NIIF 9 y continúa reconociendo bajo esta misma norma los derivados que no califican como cobertura.

Inicialmente los derivados se reconocen al valor razonable en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor razonable. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo.

La Sociedad designa determinados derivados como:

- (a) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (b) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación económica entre las partidas cubiertas existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Sociedad también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor razonable total de los derivados de cobertura se clasifica como Otros activos o pasivos financieros no corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como Otros activos o pasivos financieros corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es igual o inferior a 12 meses. Los derivados no registrados como de cobertura se clasifican como Otros activos o pasivos financieros.

### (a) Cobertura de flujos de efectivo

La parte efectiva de cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en Otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el Estado de resultados

consolidado por función, dentro de “Otras ganancias (pérdidas)”. Los montos acumulados en patrimonio se reclasifican a resultado en los períodos o ejercicio en que la partida protegida impacta resultados.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en el Otros Resultados Integrales, se reclasifican a resultados a la línea de Costo de Ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Las ganancias o pérdidas relacionadas con la parte efectiva del cambio en el valor intrínseco de las opciones se reconocen en la reserva de cobertura de flujo de efectivo dentro del patrimonio. Los cambios en el valor temporal de las opciones que se relacionan con la parte se reconocen dentro de Otros Resultados Integrales Consolidado en los costos de la reserva de cobertura dentro del patrimonio.

Cuando un instrumento de cobertura vence, se vende o deja de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en Otros resultados integrales hasta ese momento, permanece en Otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el Estado de resultados consolidado por función.

Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en Otros Resultados Integrales, se lleva inmediatamente al Estado de resultados consolidado por función dentro de “Otras ganancias (pérdidas)”.

(b) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor razonable de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura, se reconocen inmediatamente en el Estado de resultados consolidado por función, en “Otras ganancias (pérdidas)”.

2.11. Inventarios

Los Inventarios se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor razonable y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa efectiva, menos la provisión por deterioro de acuerdo al modelo de las pérdidas crediticias esperadas. La Sociedad aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que exige que las pérdidas esperadas de por vida se reconozcan a partir del reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar.

En el caso de que la Sociedad transfiera sus derechos de algún activo financiero (generalmente cuentas por cobrar) a un tercero a cambio de un pago en efectivo, la Sociedad evalúa si se han transferido todos los riesgos y beneficios, caso en el que es dado de baja la cuenta por cobrar.

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera se consideran indicadores de un aumento significativo en el riesgo de crédito.

El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el Estado de resultado consolidado por función dentro del "Costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisiones para la cuenta por cobrar.

2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de alta liquidez y bajo riesgo de pérdida de valor.

2.14. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los flujos obtenidos por la colocación de acciones.

2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado.

2.16. Préstamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal.

2.17. Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuesto del ejercicio comprende al impuesto a la renta corriente y los impuestos diferidos.

El cargo por impuesto corriente es calculado sobre la base de las leyes tributarias vigentes a la fecha de cierre del Estado de situación financiera clasificado consolidado, en los países en los que las subsidiarias y asociadas del Grupo operan y generan renta gravable.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal, no se contabiliza. El impuesto diferido se determina usando las tasas de impuesto (y leyes) aprobadas o a punto de aprobarse en la fecha de cierre del Estado de situación financiera clasificado consolidado y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

El impuesto (corriente y diferido) es registrado en el Estado de resultados consolidado por función salvo que se relacione con un ítem reconocido en Otros resultados integrales, directamente en patrimonio o proviene de una combinación de negocios. En ese caso, el impuesto también es contabilizado en Otros resultados integrales, directamente en resultados o con contrapartida en la plusvalía mercantil, respectivamente.

#### 2.18. Beneficios a los empleados

##### (a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal en base devengada.

##### (b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados en base a las acciones de la Sociedad, se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2: Pagos basados en acciones; para los planes basados en el otorgamiento de opciones, el efecto del valor razonable es registrado en patrimonio con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que estas alcancen el carácter de irrevocable; para los planes considerados como cash settled award el valor razonable, actualizado a la fecha de cierre de cada período o ejercicio informado, es registrado como un pasivo con cargo a remuneraciones.

##### (c) Beneficios post empleo y otros beneficios de largo plazo

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en otros resultados integrales.

##### (d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

##### (e) Beneficios por terminación

El grupo reconoce los beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas: (a) cuando el Grupo decide terminar la relación contractual; y (b) cuando la entidad reconoce los costos de una reestructuración que está dentro del alcance de la NIC 37 e implica el pago de beneficios por terminación.

#### 2.19. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado;
- (ii) Es probable que vaya a requerir el pago para liquidar la obligación; y
- (iii) Se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación.

#### 2.20. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes

##### (a) Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce la venta por el servicio de transporte como un Pasivo por ingreso diferido, el cual es reconocido como ingreso cuando el servicio de transporte ha sido prestado o caducado. En el caso de los servicios de transporte aéreo vendidos por la Sociedad y que serán realizados por otras aerolíneas, el pasivo es disminuido cuando los mismos son remitidos a dichas aerolíneas. La Sociedad revisa periódicamente si es necesario realizar algún ajuste al Pasivo por ingreso diferido, relacionados principalmente con devoluciones, cambios, entre otros.

Compensaciones otorgadas a los clientes por cambios en los niveles de servicios o facturación de servicios adicionales como por ejemplo equipaje adicional, cambio de asiento, entre otros, son considerados modificaciones del contrato inicial, por lo tanto, son diferidos hasta la prestación del servicio correspondiente.

##### (b) Caducidad de pasajes aéreos

La Sociedad estima mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los mismos. Los pasajes aéreos sin cláusula de devolución son caducados en la fecha del vuelo en caso que el pasajero no se presente.

##### (c) Costos asociados al contrato

Los costos relacionados con la venta de pasajes aéreos son activados y diferidos hasta el momento de la prestación del servicio correspondiente. Estos activos se incluyen en el rubro "Otros activos no financieros corrientes" en el Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado.

##### (d) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LATAM Pass y LATAM Pass Brasil, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de millas o puntos.



Estos programas otorgan la posibilidad a sus pasajeros frecuentes de acumular millas o puntos LATAMPASS, los cuales entregan el derecho a una selección de premios tanto aéreos como no aéreos. De forma adicional la Sociedad vende las mencionadas millas o puntos LATAMPASS a socios comerciales o financieros a través de alianzas que facultan a dichos socios a otorgar millas o puntos a sus clientes.

Para reflejar las millas o puntos acumulados por cada uno de los clientes se deben distinguir los dos principales orígenes de acreditación del programa: (1) puntos otorgados directamente por LATAM Airlines y (2) millas o puntos otorgados a través de un socio comercial o financiero.

(1) Millas o puntos otorgados directamente por LATAM Airlines.

En este caso las millas o puntos se otorgan a los clientes en el momento en que la compañía realiza el vuelo.

Para valorizar los puntos acreditados directamente por la compañía, se determina el monto cuantitativo que faculta la milla o punto respecto al valor de un ticket aéreo si se pagara en efectivo. Como consecuencia se obtiene un valor de equivalencia entre una milla o punto y un ticket, lo que se denomina Equivalent Ticket Value (ETV). Nuestro ETV estimado es ajustado por las millas o puntos que probablemente nunca sean canjeados.

El saldo de las millas y puntos que están pendientes de canjear forman parte de los Ingresos diferidos.

(2) Millas o puntos otorgados a través de un socio comercial o financiero.

Para valorizar las millas o puntos acreditados a través de los socios comerciales o financieros, se estima el valor por separado de las obligaciones de desempeño de LATAM con el cliente. Para calcular dichas obligaciones de desempeño, se deben considerar diferentes componentes que agregan valor en el contrato comercial, como el marketing, la publicidad y otros beneficios, y finalmente el valor de los puntos otorgados a los clientes en base a nuestro ETV. El valor de cada uno de estos componentes es finalmente alocado en proporción a sus precios relativos. Las obligaciones de desempeño asociadas con la valorización de los puntos o millas acreditados pasa a formar parte de los Ingresos diferidos, y las obligaciones de desempeño asociadas a los otros conceptos son reconocidas en el resultado del ejercicio en la medida que dichas obligaciones se cumplen lo que coinciden con el momento en que las millas o puntos son acreditadas.

Cuando las millas y puntos son canjeados por productos y servicios distintos a los servicios prestados por la Sociedad el ingreso es reconocido inmediatamente, cuando el canje es efectuado por pasajes aéreos de alguna línea aérea de LATAM Airlines Group S.A. y filiales, el ingreso es diferido hasta la prestación del servicio de transporte.

Las millas y puntos que la Sociedad estima no serán canjeadas se reconocen en los resultados en función del patrón de consumo de las millas o puntos efectivamente canjeados por los clientes. La Sociedad utiliza modelos estadísticos para estimar la probabilidad de canje la cual se basa en patrones históricos y proyecciones.

(e) Ingresos por dividendos

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

2.21. Arrendamientos

La Sociedad reconoce los contratos que cumplen con la definición de arrendamiento, como un activo de derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo subyacente se encuentre disponible para su uso.

Los activos por derecho de uso se miden a su costo incluyendo lo siguiente:

- El importe de la medición inicial del pasivo por arrendamiento;
- Pagos de arrendamientos anticipados;
- Costos directos iniciales, y
- Los costos de restauración.

Los activos por derecho de uso son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en "Propiedades, plantas y equipos".

Los pasivos por arrendamiento incluyen el valor presente neto de los siguientes pagos:

- Pagos fijos en esencia
- Pagos de arrendamiento variable basados en un índice o una tasa;
- Precio de ejercicio de las opciones de compra, cuyo ejercicio sea razonablemente seguro.

La Sociedad determina el valor presente de los pagos de arrendamiento utilizando la tasa implícita en los contratos de arrendamiento de aeronaves y para el resto de los activos subyacente, utiliza la tasa de interés incremental.

Los pasivos por arrendamiento son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en "Otros pasivos financieros, corriente o no corriente".

Los intereses devengados por los pasivos financieros son reconocidos en el Estado resultado consolidado por función en "Costos financieros".

La cuota de capital y los intereses pagados son reconocidos en el Estado de flujos de efectivo consolidado como "Pagos de pasivos por arrendamientos" e "Intereses pagados" en el Flujo de actividades de financiación.

Los pagos asociados a los arrendamientos de corto plazo sin opciones de compra y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen en forma lineal en el Estado de resultados consolidado por función, al momento de su devengo. Estos pagos se presentan en el Flujo de actividades de la operación.

La Sociedad analiza los acuerdos de financiamiento de aeronaves revisando principalmente características tales como:

- a) que la Sociedad inicialmente adquirió la aeronave o tomó una parte importante en el proceso de adquisición directo con los fabricantes,
- b) debido a las condiciones contractuales, es prácticamente cierto la sociedad ejecutará la opción de compra de la aeronave al final del plazo de arrendamiento.

Dado que estos acuerdos de financiamiento son “sustancialmente compras” y no arrendamientos, el pasivo relacionado se considera como una deuda financiera clasificada según la NIIF 9 y presentada dentro los "Otros pasivos financieros" (descrito en nota 19). Por otra parte, las aeronaves se presentan en Propiedad, Plantas y Equipos, como se describe en la Nota 17, como "aeronaves propias".

El Grupo califica como transacciones de venta y arrendamiento, operaciones que conducen a una venta según la NIIF 15. Más específicamente, una venta se considera como tal si no hay una opción de compra de los bienes al final del plazo del arrendamiento.

Si la venta por el vendedor-arrendatario se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se da de baja el activo subyacente, y se reconoce un activo por derecho de uso igual a la porción retenida proporcionalmente del importe del activo.

Si la venta por el vendedor-arrendatario no se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se mantienen los bienes transferidos en los estados financieros y se reconoce un pasivo financiero igual al precio de venta (recibido del comprador-arrendador).

La Sociedad ha aplicado la solución práctica permitida por la NIIF 16 para aquellos contratos que cumplen los requisitos establecidos y que permite que un arrendatario puede elegir no evaluar si las concesiones que obtiene derivadas del COVID-19 son una modificación del arrendamiento.

2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los Activos no corrientes o grupos de enajenación clasificados como activos mantenidos para la venta, se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta.

2.23. Mantenimiento

Los costos incurridos en el mantenimiento mayor programado de fuselaje y motores de aeronaves, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención. La tasa de depreciación es determinada sobre bases técnicas, de acuerdo a la utilización de las aeronaves expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

En el caso de las aeronaves incluidas en Propiedades, plantas y equipos, estos costos de mantenimiento son capitalizados como Propiedades, plantas y equipos, mientras que en el caso de aeronaves incluidas como Activos por derecho de uso, se reconoce un pasivo que se devenga en función de la utilización de los principales componentes, ya que existe la obligación contractual con el arrendador de devolver la aeronave en condiciones acordadas de niveles de mantenimiento. Estos costos son reconocidos en el “Costo de ventas”.

Adicionalmente, algunos contratos que cumplen con la definición de arrendamiento establecen la obligación del arrendatario de realizar depósitos al arrendador a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento y condiciones de devolución. Estos depósitos, frecuentemente llamados reservas de mantenimiento, se acumulan hasta que se efectúe un mantenimiento mayor, una vez realizado, se solicita su recupero al arrendador. Al final del periodo del contrato, se realiza un balance entre las reservas pagadas y las condiciones acordadas de niveles de mantenimiento en la entrega, compensándose las partes si corresponde.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

2.24. Medioambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurren.

NOTA 3 - GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

3.1. Factores de riesgo financiero

La Sociedad está expuesta a los siguientes riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión de riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio (FX) y (iii) riesgo de tasa de interés.

La Sociedad ha desarrollado políticas y procedimientos para gestionar el riesgo de mercado, que tienen como objetivo identificar, cuantificar, monitorear y mitigar los efectos adversos de los cambios en los factores de mercado antes mencionados.

Para lo anterior, la Administración monitorea la evolución de los niveles de precios del combustible, tipos de cambio y tasas de interés, cuantifica las exposiciones y su riesgo, y desarrolla y ejecuta estrategias de cobertura.

(i) Riesgo de precio del combustible

Exposición:

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Mitigación:

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los que tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Resultados Cobertura Fuel:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 10,1 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio. Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 14,3 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2021, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 17,6 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2020, este valor de mercado era de US\$ 1,3 millones (positivo).

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos períodos:

Posiciones al 31 de diciembre de 2021 (*)	Vencimientos				Total
	Q122	Q222	Q322	Q422	
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	25%	30%	17%	14%	21%

(\*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Posiciones al 31 de diciembre de 2020 (*)	Vencimientos				Total
	Q121	Q221	Q321	Q421	
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	3%	3%	3%	3%	3%

(\*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Sensibilización:

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, afecta negativamente, en algunos casos, a las posiciones de derivados contratadas. Por lo mismo, la política es mantener un porcentaje libre de coberturas de forma de ser competitivos en caso de una caída en los precios.

Las posiciones de cobertura vigentes son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad.

En las siguientes tablas se muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia del subyacente al cierre de diciembre del año 2021 y al cierre de diciembre del año 2020. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del cuarto trimestre del año 2022.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2021 efectos en patrimonio (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2020 efectos en patrimonio (MMUS\$)
+5	+2,7	+0,6
-5	-3,3	-0,6

Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2021, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de MMUS\$ 79,2 de menor costo de combustible. Para igual período, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de MMUS\$ 80,8 de mayor costo de combustible.

(ii) Riesgo de tipo de cambio:

Exposición:

La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio transaccional y de conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

Una de las mayores exposiciones operacionales al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

En menor concentración, la Sociedad también se encuentra expuesta a la fluctuación de otras monedas, tales como: euro, libra esterlina, dólar australiano, peso colombiano, peso chileno, peso argentino, guaraní paraguayo, peso mexicano, nuevo sol peruano y dólar neozelandés.

Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Resultado Cobertura FX:

Con el objetivo de reducir la exposición al riesgo de tipo de cambio en los flujos de caja operacionales del año 2021, y asegurar el margen operacional, LATAM realiza coberturas mediante derivados FX.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes. Al cierre de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no reconoció ganancias por concepto de cobertura FX neto de primas. Durante igual período 2020, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$ 3,2 por concepto de cobertura FX neto de primas.

Al 31 de diciembre de 2021 la Sociedad no mantiene derivados de FX que no estén bajo contabilidad de cobertura. Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados de FX no registrados bajo contabilidad de cobertura.

Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$, afecta negativamente a los flujos operacionales de la Sociedad, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.

Los derivados FX son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el tipo de cambio tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantiene derivados swaps de monedas. Al cierre de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados swaps de monedas.

En el caso de TAM S.A., cuya moneda funcional es el real brasileño, gran parte de sus pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Por lo tanto, al convertir activos y pasivos financieros, de dólar a reales, tienen un impacto en el resultado de TAM S.A., que es consolidada en el Estado de Resultados de la Sociedad.

Con el objetivo de reducir el impacto en el resultado de la Sociedad causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, la Sociedad ha ejecutado operaciones internas para disminuir la exposición neta en US\$ para TAM S.A.

La siguiente tabla muestra la variación de los resultados financieros al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2021 (MMUS\$)	Efecto al 31 de diciembre de 2020 (MMUS\$)
-10%	+51,9	+18,9
+10%	-51,9	-18,0

Efectos de derivados de tipo de cambio en los Estados Financieros

Ganancias o pérdidas a causas de cambios en el valor justo de los instrumentos de cobertura son segregados entre valor intrínseco y valor temporal. El valor intrínseco corresponde al porcentaje efectivo del flujo de caja cubierto, inicialmente es registrado en el patrimonio y más tarde transferido a los ingresos, al mismo tiempo que la transacción de cobertura es registrada en los ingresos. El valor temporal corresponde a la porción inefectiva de la cobertura de flujo de caja y es contabilizada en los resultados financieros de la Sociedad (Nota 19).

Debido a que la moneda funcional de TAM S.A. y Filiales es el real brasileño, la Sociedad presenta efectos por la variación del tipo de cambio en los Otros resultados integrales al convertir el Estado de situación financiera y el Estado de resultados de TAM S.A. y Filiales desde su moneda funcional al dólar estadounidense, siendo esta última la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

La siguiente tabla muestra la variación en los Otros resultados integrales reconocidos en el Patrimonio Total al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2021 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2020 MMUS\$
-10%	+96,66	+191,53
+10%	-79,09	-156,71

(iii) Riesgo de tasa de interés:

Exposición:

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR") y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños ("CDI"). Debido a que cesará la publicación de LIBOR para junio del año 2023, la sociedad ha comenzado a migrar a la adopción de SOFR como tasa alternativa, la cual se materializará con el cese de la LIBOR.

Mitigación:

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Actualmente un 40% (42% al 31 de diciembre 2020) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés. La mayor parte de dicha deuda está indexada a tasa de referencia en base a LIBOR.

Para mitigar el efecto de aquellos derivados que se verán afectados por la transición de LIBOR a SOFR, la Sociedad está evaluando la adhesión al protocolo ISDA en el caso de los derivados y está siguiendo las recomendaciones de las autoridades relevantes, incluyendo la Alternative Reference Rates Committee ("ARRC") en el caso de la deuda, en línea con las medidas generalmente adoptadas por el mercado para el reemplazo de la LIBOR en contratos de deuda.

Resultado Cobertura Tasas:

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Al cierre de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes.

Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado a cada fecha.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2021 efecto en resultados antes de impuestos (MMUSS)	Posición al 31 de diciembre de 2020 efecto en resultados antes de impuestos (MMUSS)
+100 puntos base	-46,31	-42,11
-100 puntos base	+46,31	+42,11

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Los cálculos anteriores se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros del libor tres meses, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

La hipótesis del cálculo de sensibilidad, debe asumir que las curvas forward de tasas de interés no necesariamente reflejarán el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de tasas de interés es dinámica en el tiempo.

El 5 de marzo de 2021 la ICE Benchmark Administration (“IBA”) anunció que, como resultado de poco acceso a la información necesaria para el cálculo de las tasas, va a cesar la publicación de las tasas USD de plazos 1-semana, 2-meses el 31 de diciembre de 2021 y el resto de los plazos el 30 de junio de 2023. Aunque la adopción de tasas alternativas es voluntaria, la inminente interrupción de LIBOR hace que sea esencial que los participantes del mercado consideren pasar a tasas alternativas como SOFR y que tengan un lenguaje alternativo apropiado en los contratos existentes que hagan referencia a la cesación de LIBOR. Al respecto, la Sociedad identifica que sus contratos de derivados y de deuda podrán verse afectados por el cambio de la tasa relevante. Para mitigar el efecto, la Sociedad está evaluando la adhesión al protocolo ISDA en el caso de los derivados y está siguiendo las recomendaciones de las autoridades relevantes, incluyendo la Alternative Reference Rates Committee (“ARRC”) en el caso de la deuda, en línea con las medidas generalmente adoptadas por el mercado para el reemplazo de la LIBOR en contratos de deuda. En el caso de los derivados, LATAM no mantiene contratos vigentes indexados a tasa LIBOR.

**(b) Riesgo de crédito**

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando en una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos). La cartera de clientes al 31 de diciembre de 2021 aumento al comparar con el saldo al 31 de diciembre de 2020 en un 48%, debido principalmente a un aumento en las operaciones de transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) que aumentó un 124% en sus ventas, afectando principalmente las formas de pagos tarjeta crédito 68%, y venta cash 32%. En relación al negocio de carga también presentó un aumento en sus operaciones de un 23% respecto a diciembre de 2020. Para el caso de los clientes que quedaron con deuda y que la administración consideraba riesgosa, se tomaron las medidas correspondientes para considerar su pérdida crediticia esperada. La provisión al cierre de diciembre 2021 tuvo una baja de un 34% respecto al cierre de diciembre 2020, producto de la disminución de la cartera por recuperaciones y por la aplicación de castigos en el periodo.

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad tiene implementado límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente para la red LATAM, cuando se ha considerado necesario, se ha procedido con el bloqueo de agencias para negocios de carga y pasajero.

**(i) Actividades financieras**

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

Adicionalmente, la sección 345(b) del Capítulo 11 del Código de Bancarrota de los Estados Unidos impone restricciones sobre, entre otras cosas, las instituciones en las cuales los Deudores pueden mantener el efectivo. En particular, establece que el efectivo debe ser mantenido en lo que se denominan Bancos Depositarios Autorizados, los cuales son instituciones bancarias en Estados Unidos que son aceptadas por el Programa US Trustee del Departamento de Justicia. Dichos Bancos Depositarios Autorizados han típicamente acordado con el Programa US Trustee mantener colateral por al menos el 115% de los fondos totales en depósito (en exceso del límite del seguro federal de depósitos FDIC) mediante (i) bonos de garantía o (ii) bonos del Tesoro de Estados Unidos. Consecuentemente, en cumplimiento con la Sección 345(b), e implementado mediante un acuerdo con la Oficina del US Trustee, al cierre del ejercicio la Compañía mantenía la mayor parte de su efectivo y equivalentes en Bancos en los Estados Unidos que son depositarios autorizados por la Oficina del US Trustee del Distrito Sur de Nueva York. Por otra parte, el préstamo DIP contiene ciertas restricciones sobre nuevas inversiones de los Deudores durante la vigencia del préstamo.

**(ii) Actividades operacionales**

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias

Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado a cada fecha.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2021 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2020 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)
+100 puntos base	-46,31	-42,11
-100 puntos base	+46,31	+42,11

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Los cálculos anteriores se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros del libor tres meses, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

La hipótesis del cálculo de sensibilidad, debe asumir que las curvas forward de tasas de interés no necesariamente reflejarán el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de tasas de interés es dinámica en el tiempo.

El 5 de marzo de 2021 la ICE Benchmark Administration (“IBA”) anunció que, como resultado de poco acceso a la información necesaria para el cálculo de las tasas, va a cesar la publicación de las tasas USD de plazos 1-semana, 2-meses el 31 de diciembre de 2021 y el resto de los plazos el 30 de junio de 2023. Aunque la adopción de tasas alternativas es voluntaria, la inminente interrupción de LIBOR hace que sea esencial que los participantes del mercado consideren pasar a tasas alternativas como SOFR y que tengan un lenguaje alternativo apropiado en los contratos existentes que hagan referencia a la cesación de LIBOR. Al respecto, la Sociedad identifica que sus contratos de derivados y de deuda podrán verse afectados por el cambio de la tasa relevante. Para mitigar el efecto, la Sociedad está evaluando la adhesión al protocolo ISDA en el caso de los derivados y está siguiendo las recomendaciones de las autoridades relevantes, incluyendo la Alternative Reference Rates Committee (“ARRC”) en el caso de la deuda, en línea con las medidas generalmente adoptadas por el mercado para el reemplazo de la LIBOR en contratos de deuda. En el caso de los derivados, LATAM no mantiene contratos vigentes indexados a tasa LIBOR.

**(b) Riesgo de crédito**

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando en una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos). La cartera de clientes al 31 de diciembre de 2021 aumento al comparar con el saldo al 31 de diciembre de 2020 en un 48%, debido principalmente a un aumento en las operaciones de transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) que aumentó un 124% en sus ventas, afectando principalmente las formas de pagos tarjeta crédito 68%, y venta cash 32%. En relación al negocio de carga también presentó un aumento en sus operaciones de un 23% respecto a diciembre de 2020. Para el caso de los clientes que quedaron con deuda y que la administración consideraba riesgosa, se tomaron las medidas correspondientes para considerar su pérdida crediticia esperada. La provisión al cierre de diciembre 2021 tuvo una baja de un 34% respecto al cierre de diciembre 2020, producto de la disminución de la cartera por recuperaciones y por la aplicación de castigos en el periodo.

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad tiene implementado límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente para la red LATAM, cuando se ha considerado necesario, se ha procedido con el bloqueo de agencias para negocios de carga y pasajero.

**(i) Actividades financieras**

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

Adicionalmente, la sección 345(b) del Capítulo 11 del Código de Bancarrota de los Estados Unidos impone restricciones sobre, entre otras cosas, las instituciones en las cuales los Deudores pueden mantener el efectivo. En particular, establece que el efectivo debe ser mantenido en lo que se denominan Bancos Depositarios Autorizados, los cuales son instituciones bancarias en Estados Unidos que son aceptadas por el Programa US Trustee del Departamento de Justicia. Dichos Bancos Depositarios Autorizados han típicamente acordado con el Programa US Trustee mantener colateral por al menos el 115% de los fondos totales en depósito (en exceso del límite del seguro federal de depósitos FDIC) mediante (i) bonos de garantía o (ii) bonos del Tesoro de Estados Unidos. Consecuentemente, en cumplimiento con la Sección 345(b), e implementado mediante un acuerdo con la Oficina del US Trustee, al cierre del ejercicio la Compañía mantenía la mayor parte de su efectivo y equivalentes en Bancos en los Estados Unidos que son depositarios autorizados por la Oficina del US Trustee del Distrito Sur de Nueva York. Por otra parte, el préstamo DIP contiene ciertas restricciones sobre nuevas inversiones de los Deudores durante la vigencia del préstamo.

**(ii) Actividades operacionales**

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias

de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

Según algunos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito que tiene la Compañía, las instituciones financieras, en ciertas circunstancias, tienen el derecho de exigir que la Compañía mantenga una reserva equivalente a una parte de las ventas anticipadas de boletos que hayan sido procesadas por esa institución financiera, para las cuales la Compañía aun no haya proporcionado el servicio de transporte aéreo. Además, las instituciones financieras tienen el derecho de requerir reservas de colateral adicional o retener pagos relacionados a cuentas por cobrar si perciben un riesgo aumentado relacionado a los covenants de liquidez de los acuerdos mencionados o si se entra en balances negativos.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Business Sales Processing (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías.

Actualmente la facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con las agencias de viaje y agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

#### Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales de TAM Linhas Aéreas S.A. con las agencias de viajes). La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

#### (c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos suficientes para pagar sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión, junto con la necesidad de financiamiento, la Sociedad requiere de fondos líquidos, definido como Efectivo y equivalentes al efectivo más otros activos financieros de corto plazo, para cumplir con el pago de sus obligaciones. El 26 de mayo de 2020, la Sociedad y sus filiales en Chile, Perú, Colombia,

Ecuador y los Estados Unidos iniciaron un proceso voluntario de reorganización y reestructuración de su deuda bajo la protección del Capítulo 11 de los Estados Unidos, a la que posteriormente el 9 de julio se sumó la filial de Brasil y sus subsidiarias, con el fin de preservar la liquidez del grupo. A la luz del impacto sin precedentes que ha generado el COVID-19 en la industria mundial de aviación, este proceso de reorganización le proporciona a LATAM una oportunidad para trabajar con los acreedores del grupo, y otras partes interesadas, para reducir su deuda y obtener nuevas fuentes de financiamiento, dándole las herramientas para transformar al grupo acorde a esta nueva realidad

El saldo de fondos líquidos, la generación de caja futura y la capacidad de obtención de financiamiento, entrega a la Sociedad alternativas para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

Al 31 de diciembre de 2021, el saldo de fondos líquidos es de MMUS\$ 1.047 (MMUS\$ 1.696 al 31 de diciembre 2020), que están invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Al 31 de diciembre de 2021, LATAM mantiene una línea rotativa comprometida (Revolving Credit Facility) por un monto total de MMUS\$ 600, la cual se encuentra completamente utilizada. Esta línea está garantizada por y sujeta a disponibilidad de colateral (i.e., aviones, motores y repuestos).

Finalmente, durante el cuarto trimestre del año 2021, la compañía ha reducido en aproximadamente MMUS\$ 146 las inversiones presupuestadas, relacionadas principalmente a mantenimiento, dada la menor operación, compra de motores, inversiones en cabinas y otros proyectos. Además, LATAM no ha recibido aeronaves que estaban comprometidas a recibir en 2021, las que a inicios de año alcanzaban MMUS\$ 773.

Después de la adherencia al Capítulo 11, la compañía recibió del Bankruptcy Court autorización de financiamiento para deudores en posesión (DIP) por hasta MMUS\$ 3.200 dividido en tres tramos denominados Tramo A, Tramo B y Tramo C, respectivamente. Inicialmente, fueron comprometidos los Tramos A y C por un total de US\$ 2.450 millones. A la fecha, estos tres tramos se encuentran íntegramente comprometidos después de que el 18 de octubre se aprobara una propuesta para otorgar financiamiento bajo el Tramo B del DIP por un total de US\$750 millones, permitiendo así a LATAM acceder a menores costos financieros en los próximos desembolsos del financiamiento DIP.

1) Un Tramo A por un monto de capital de hasta MMUS\$ 1.300, de los cuales (i) MMUS\$ 1.125 fueron proporcionados por Oaktree Capital Management, L.P. o ciertas entidades relacionadas a la misma; y (ii) MMUS\$175 fueron proporcionados por Knighthead, Jefferies y/u otras entidades que forman parte del sindicato de acreedores organizado por Jefferies;

2) Un Tramo B por un monto de capital de hasta US\$ 750 millones que fueron proporcionados por un grupo de financistas conformado por Oaktree Capital Management, L.P. y por Apollo Management Holdings, L.P. y determinados fondos, cuentas y entidades asesoradas por los mismos;

3) Un Tramo C por un monto de capital de hasta US\$ 1.150 millones, de los cuales (i) US\$ 750 millones fueron aportados por ciertos accionistas de LATAM integrado por Grupo Cueto, Grupo Eblen y Qatar Airways, o determinadas entidades relacionadas; (ii) US\$ 250 millones fueron aportados por Knighthead, Jefferies y / u otras entidades que forman parte del sindicato de

acreedores organizado por Jefferies; y (iii) US\$ 150 millones comprometidos por ciertos accionistas adicionales a través de un fondo de inversión público administrado por Toesca S.A. Administradora General de Fondos. Esto último, mediante la suscripción con fecha el 6 de noviembre de 2020 de un “joinder” o suplemento al “DIP Agreement”.

En consideración a la extensión de las restricciones sanitarias y de movilidad impuesta por las autoridades en los países donde el grupo opera, así como del análisis de la proyección de liquidez de la Compañía, a partir del 8 de octubre de 2020, se han efectuado cuatro desembolsos bajo el Contrato de Crédito DIP. De conformidad con los términos del “DIP Agreement”, los Deudores deberán mantener una liquidez consolidada de al menos US\$ 400 millones, considerando la línea no girada del DIP, y cumplir ciertos hitos con respecto al Procedimiento Capítulo 11.

El detalle de los montos por Tramo se resume en la tabla a continuación:

Tramo	Al 31 de diciembre 2021			Al 31 de diciembre 2020		
	Línea comprometida	Monto Girado	Monto Disponible	Línea comprometida	Girado	Disponible
	MMUSS	MMUSS	MMUSS	MMUSS	MMUSS	MMUSS
Tramo A	1.300	876	424	1.300	650	650
Tramo B	750	300	450	-	-	-
Tramo C	1.150	774	376	1.150	500	650
Total	<u>3.200</u>	<u>1.950</u>	<u>1.250</u>	<u>2.450</u>	<u>1.150</u>	<u>1.300</u>



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$				Tasa efectiva %	Tasa nominal %
<b>Préstamos a exportadores</b>													
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	115.350	-	-	-	-	115.350	114.000	Al Vencimiento	2,96	2,96
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.140	-	-	-	-	20.140	20.000	Al Vencimiento	4,20	4,20
0-E	HSBC	Inglaterra	US\$	12.123	-	-	-	-	12.123	12.000	Al Vencimiento	4,15	4,15
<b>Préstamos bancarios</b>													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	10.236	-	-	-	-	10.236	10.106	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	751	2.604	106.939	-	-	110.294	106.427	Trimestral	2,80	2,80
0-E	CITIBANK	EE.UU.	UF	60.935	-	-	-	-	60.935	60.935	Al Vencimiento	3,10	3,10
<b>Obligaciones con el Público</b>													
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	UF	36.171	179.601	31.461	31.461	369.537	648.231	502.897	Al vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	184.188	104.125	884.188	856.000	-	2.028.501	1.500.000	Al vencimiento	7,16	6,94
<b>Obligaciones garantizadas</b>													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	17.182	19.425	40.087	41.862	95.475	214.031	198.475	Trimestral	1,48	1,48
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	29.652	17.921	36.660	37.829	55.297	177.359	166.712	Trimestral	1,64	1,64
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	933	4.990	29.851	36.337	89.263	161.374	144.358	Trimestral/Mensual	3,17	1,60
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	273.199	-	-	-	-	273.199	273.199	Al vencimiento	1,82	1,82
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	8.150	46.746	94.062	14.757	-	163.715	156.933	Trimestral	1,72	1,72
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	613.419	-	-	-	-	613.419	600.000	Al vencimiento	2,00	2,00
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	1.858.051	-	-	-	1.858.051	1.644.876	Al vencimiento	22,71	12,97
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US\$	271	1.173	3.375	10.546	55.957	71.322	62.890	Trimestral	1,84	1,84
<b>Arendamiento Financiero</b>													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	699	1.387	-	-	-	2.086	2.052	Trimestral	3,68	3,23
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	19.268	59.522	5.721	-	-	84.511	83.985	Trimestral	1,37	0,79
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	7.351	26.519	21.685	-	-	55.555	54.918	Trimestral	1,56	0,96
0-E	NATEXIS	Francia	US\$	5.929	34.328	59.574	59.930	130.131	289.892	261.458	Trimestral	2,09	2,09
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	18.158	72.424	133.592	6.573	-	230.747	219.667	Trimestral	4,03	2,84
0-E	PK ARFINANCE	EE.UU.	US\$	853	5.763	10.913	-	-	17.529	16.851	Trimestral	1,88	1,88
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US\$	2.758	11.040	61.167	249.466	269.087	593.518	533.127	Trimestral	2,88	2,03
<b>Otros préstamos</b>													
0-E	Varios (**)		US\$	55.819	-	-	-	-	55.819	55.819	Al Vencimiento	-	-
<b>TOTAL</b>				<b>1.493.535</b>	<b>2.445.619</b>	<b>1.519.275</b>	<b>1.344.761</b>	<b>1.064.747</b>	<b>7.867.937</b>	<b>6.801.685</b>			

(\*) Notar que los pasivos reflejan sus obligaciones contractuales vigentes al 31 de diciembre de 2021

(\*\*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021

Nombre empresa deudora: TAMS.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
<b>Préstamos bancarios</b>													
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	990	-	-	-	-	990	943	Mensual	6,01	6,01
0-E	MERRILL LYNCH CREDIT PRODUCTS LLC	EE.UU.	BRL	185.833	-	-	-	-	185.833	185.833	Mensual	3,95	3,95
0-E	BRADESCO	Brasil	BRL	74.661	-	-	-	-	74.661	74.661	Mensual	4,33	4,33
<b>Arrendamiento Financiero</b>													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	486	2.235	4.080	11.076	-	17.877	17.326	Trimestral	2,74	2,74
0-E	GATELIS LLC	EE.UU.	US\$	762	2.706	4.675	4.646	5.077	17.866	10.999	Mensual	14,72	14,72
<b>Otros préstamos</b>													
0-E	Deutsche Bank (**)	Brasil	US\$	20.689	-	-	-	-	20.689	20.689	Al Vencimiento	-	-
<b>TOTAL</b>				<b>283.421</b>	<b>4.941</b>	<b>8.755</b>	<b>15.722</b>	<b>5.077</b>	<b>317.916</b>	<b>310.451</b>			

(\*) Notar que los pasivos reflejan sus obligaciones contractuales vigentes al 31 de diciembre de 2021

(\*\*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años				Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS		%	%
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	694.568	469.568	767.629	811.843	778.613	3.522.221	2.883.657	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	9.859	11.820	22.433	23.365	8.651	76.128	73.615	-	-	-
			UF	1.759	982	245	76	231	3.293	2.621	-	-	-
			COP	2	7	35	-	-	44	42	-	-	-
			EUR	198	112	293	-	-	603	599	-	-	-
			PEN	4	7	97	-	-	108	103	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar (*)													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	665.645	165.085	-	-	-	830.730	830.730	-	-	-
			CLP	214.224	4.912	-	-	-	219.136	219.136	-	-	-
			BRL	365.486	5.258	-	-	-	370.744	370.744	-	-	-
			Otras monedas	542.304	3.719	-	-	-	546.023	546.023	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes y no corrientes													
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Argentina	US\$	-	5	-	-	-	5	5	-	-	-
Extranjera	Delta Airlines	EE.UU.	US\$	-	2.268	-	-	-	2.268	2.268	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	US\$	-	7	-	-	-	7	7	-	-	-
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A.	Chile	US\$	-	175.819	-	-	-	175.819	175.819	-	-	-
Extranjera	QA Investments Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	219.774	-	-	-	219.774	219.774	-	-	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	219.774	-	-	-	219.774	219.774	-	-	-
Extranjera	Lozuy S.A.	Uruguay	US\$	-	43.955	-	-	-	43.955	43.955	-	-	-
	Total			2.494.049	1.323.072	790.732	835.284	787.495	6.230.632	5.588.872			
	Total consolidado			4.271.005	3.773.632	2.318.762	2.195.767	1.857.319	14.416.485	12.701.008			

(\*) Las Cuentas por pagar comerciales incluyen reclamos producto de la negociación por Capítulo 11 y están sujetos a ser liquidados de acuerdo al plan de reorganización.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2020  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años				MUS\$	MUS\$
<b>Préstamos a exportadores</b>													
97.018.000-1	SCOTIABANK	Chile	US\$	76.929	-	-	-	-	76.929	74.000	Al Vencimiento	3,08	3,08
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	US\$	41.543	-	-	-	-	41.543	40.000	Al Vencimiento	3,49	3,49
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.685	-	-	-	-	20.685	20.000	Al Vencimiento	4,20	4,20
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.545	-	-	-	-	12.545	12.000	Al Vencimiento	4,15	4,15
<b>Préstamos bancarios</b>													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	11.631	-	-	-	-	11.631	11.255	Trimestral	3,35	3,35
97.036.000-K	SANTANDER	España	US\$	3.323	2.678	139.459	-	-	145.460	139.459	Trimestral	2,80	2,80
76.362.099-9	BTG	Chile	UF	2.104	68.920	-	-	-	71.024	67.868	Al Vencimiento	3,10	3,10
<b>Obligaciones con el Público</b>													
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	UF	23.210	26.857	217.555	35.041	429.101	731.764	560.113	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	80.063	76.125	208.250	836.063	828.000	2.028.501	1.500.000	Al Vencimiento	7,16	6,94
<b>Obligaciones garantizadas</b>													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	50.500	40.889	104.166	107.342	219.666	522.563	474.273	Trimestral/Semestral	2,95	2,95
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	47.918	37.509	84.048	84.487	35.712	289.674	271.129	Trimestral	3,11	3,11
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	11.502	9.425	21.042	-	-	41.969	37.870	Semestral	6,21	6,21
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	37.114	28.497	77.881	80.678	194.901	419.071	382.413	Trimestral	2,88	2,88
0-E	SMBBC	EE.UU.	US\$	13.1345	-	-	-	-	13.1345	130.000	Al Vencimiento	1,73	1,73
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.347	275.773	-	-	-	277.120	273.199	Al Vencimiento	1,92	1,92
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	87.611	74.852	119.460	19.950	-	301.873	291.519	Trimestral	2,67	2,67
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	3.405	10.404	603.443	-	-	617.252	600.000	Al Vencimiento	2,27	2,27
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	-	952.990	-	-	952.990	793.003	Al Vencimiento	18,95	12,26
<b>Arrendamiento Financiero</b>													
0-E	ING	EE.UU.	US\$	5.965	-	-	-	-	5.965	5.965	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	13.889	2.057	2.062	-	-	18.008	17.961	Trimestral	1,99	1,54
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	79.117	61.983	118.372	46.115	19.118	324.705	312.792	Trimestral	2,58	1,77
0-E	PEFCO	EE.UU.	US\$	1.926	-	-	-	-	1.926	1.926	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	14.851	2.343	793	-	-	17.987	17.951	Trimestral	1,81	1,41
0-E	WELLS FARGO	EE.UU.	US\$	114.952	104.946	237.945	99.232	-	557.075	541.406	Trimestral	2,43	1,74
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	21.551	17.851	26.308	-	-	65.710	65.247	Trimestral	1,30	0,76
0-E	RRPF ENGINE LEASING	Inglaterra	US\$	4.093	3.382	8.826	4.870	-	21.171	18.489	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	EE.UU.	US\$	4.589	4.763	12.977	755	-	23.084	22.730	Trimestral	1,61	1,01
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	11.620	9.647	26.261	770	-	48.298	47.609	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	60.527	54.611	144.670	86.076	-	345.884	327.419	Trimestral	4,00	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	4.624	12.202	3.153	-	-	19.979	19.522	Mensual	1,98	1,98
<b>TOTAL</b>				<b>980.479</b>	<b>925.714</b>	<b>3.109.661</b>	<b>1.401.379</b>	<b>1.726.498</b>	<b>8.143.731</b>	<b>7.077.118</b>			

(\*) Notar que los pasivos reflejan sus obligaciones contractuales vigentes al 31 de diciembre de 2020

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2020

Nombre empresa deudora: TAMS A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		MUS\$	Tasa efectiva %
<b>Préstamos bancarios</b>													
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	452	497	61	-	-	1.010	943	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	91.672	-	-	-	-	91.672	80.175	Mensual	4,34	4,34
0-E	BANCO DO BRASIL	Brasil	BRL	208.987	-	-	-	-	208.987	199.557	Mensual	3,95	3,95
<b>Arrendamiento Financiero</b>													
0-E	NATIXE	Francia	US\$	31.482	9.276	42.383	-	-	83.141	81.260	Trimestral/Semestral	4,09	4,09
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	2.460	2.442	25	-	-	4.927	4.759	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	134.919	-	-	-	-	134.919	144.120	Trimestral	3,07	3,01
0-E	GA TELESIS LLC	EE.UU.	US\$	758	1.753	4.675	4.675	7.969	19.830	12.261	Mensual	14,72	14,72
<b>TOTAL</b>				<b>470.730</b>	<b>13.968</b>	<b>47.144</b>	<b>4.675</b>	<b>7.969</b>	<b>544.486</b>	<b>523.075</b>			

(\*) Notar que los pasivos reflejan sus obligaciones contractuales vigentes al 31 de diciembre de 2020

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2020  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años				Valor	Tasa efectiva %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	226.510	679.529	877.438	812.821	889.072	3.485.370	3.026.573	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	3.403	9.953	6.706	18.271	6.349	44.682	46.520	-	-	-
			UF	2.103	5.836	1.072	1.973	2.485	13.469	11.401	-	-	-
			COP	22	7	14	-	-	43	48	-	-	-
			EUR	156	443	188	-	-	787	772	-	-	-
			PEN	29	15	49	-	-	93	137	-	-	-
			BRL	1.002	3.891	14.414	-	-	19.307	35.555	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	330.172	47.781	-	-	-	377.953	377.953	-	-	-
			CLP	230.997	119.337	-	-	-	350.334	350.334	-	-	-
			BRL	359.350	5.859	-	-	-	365.209	365.209	-	-	-
			Otras monedas	598.619	65.684	-	-	-	664.303	664.303	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes y no corrientes													
Extranjera	Delta Airlines	EE.UU.	US\$	805	-	-	-	-	805	805	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	CLP	7	-	-	-	-	7	7	-	-	-
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Chile	CLP	-	-	105.713	-	-	105.713	105.713	-	-	-
Extranjera	QA Investments Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-	-	132.141	132.141	-	-	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-	-	132.141	132.141	-	-	-
Extranjera	Lozuy S.A.	Uruguay	US\$	-	-	26.428	-	-	26.428	26.428	-	-	-
Total				1.753.175	938.335	1.296.304	833.065	897.906	5.718.785	5.276.040			
Total consolidado				3.204.384	1.878.017	4.453.109	2.239.119	2.632.373	14.407.002	12.876.233			

La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible, tasas de interés y tipo de cambio, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras.

Al cierre del año 2020, la Sociedad mantenía garantías por MMUS\$ 3 correspondiente a transacciones de derivados. Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantiene garantías por MMUS\$ 5,5 correspondiente a transacciones de derivados. El aumento se debió a: i) mayor suscripción de contratos de cobertura que vencimiento de los mismos y ii) los cambios en los precios del combustible, cambios en los tipos de cambio y en las tasas de interés.

### 3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital son: (i) cumplir con las exigencias de patrimonio mínimo y (ii) mantener una estructura de capital óptima.

La Sociedad monitorea las obligaciones contractuales y las exigencias regulatorias en los diferentes países donde las empresas del grupo están domiciliadas para asegurar el fiel cumplimiento de exigencia de patrimonio mínimo, cuyo límite más restrictivo es mantener un patrimonio líquido positivo.

Adicionalmente, la Sociedad monitorea periódicamente las proyecciones de flujo de caja de corto y largo plazo para asegurar que cuenta con suficientes alternativas de generación de caja para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

El rating crediticio internacional de la Sociedad es producto de la capacidad de cumplir con los compromisos financieros de largo plazo. Al 31 de diciembre de 2021, y como consecuencia de la caída esperada en la demanda debido a la pandemia del COVID-19 y al ingreso de la Sociedad a la reorganización judicial bajo el Capítulo 11, Standard & Poor's, Moody's y Fitch Ratings dejaron la cobertura (withdrew rating) sobre LATAM.

### 3.3. Estimación del valor razonable

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

#### 1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Contratos de instrumentos derivados de tasas de interés,
- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos derivados de moneda

#### 2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente),
- Fondos de inversión privados

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del ejercicio utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del ejercicio.

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	Al 31 de diciembre de 2021			Al 31 de diciembre de 2020				
	Valor justo MUS\$	Mediciones de valor justo usando valores considerados como			Valor justo MUS\$	Mediciones de valor justo usando valores considerados como		
		Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$		Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$
<b>Activos</b>								
Efectivo y equivalentes al efectivo	26.025	26.025	-	-	32.782	32.782	-	-
Fondos mutuos corto plazo	26.025	26.025	-	-	32.782	32.782	-	-
Otros activos financieros, corriente	26.467	1.637	24.830	-	4.097	366	3.731	-
Valor justo derivados de combustible	17.641	-	17.641	-	1.296	-	1.296	-
Fondos de inversión privados	347	347	-	-	348	348	-	-
Certificado de depósito (CDB)	7.189	-	7.189	-	2.435	-	2.435	-
Bonos nacionales y extranjeros	1.290	1.290	-	-	18	18	-	-
<b>Pasivos</b>								
Otros pasivos financieros, corrientes	5.671	-	5.671	-	5.671	-	5.671	-
Valor justo derivados tasa de interés	2.734	-	2.734	-	2.734	-	2.734	-
Derivado de moneda extranjera no registrado como cobertura	2.937	-	2.937	-	2.937	-	2.937	-

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

	Al 31 de diciembre de 2021		Al 31 de diciembre de 2020	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.020.810	1.020.810	1.663.059	1.663.059
Efectivo en caja	2.120	2.120	4.277	4.277
Saldos en bancos	558.078	558.078	732.578	732.578
Overnight	386.034	386.034	802.220	802.220
Depósitos a plazo	74.578	74.578	123.984	123.984
Otros activos financieros, corrientes	74.671	74.671	46.153	46.153
Otros activos financieros	74.671	74.671	46.153	46.153
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	902.672	902.672	599.381	599.381
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	724	724	158	158
Otros activos financieros, no corrientes	15.622	15.622	33.140	33.140
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.201	12.201	4.986	4.986
Otros pasivos financieros, corrientes	4.447.780	4.339.370	3.050.059	2.995.768
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	4.860.153	4.860.153	2.322.125	2.322.125
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	661.602	662.345	812	812
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.948.702	5.467.594	7.803.801	6.509.081
Cuentas por pagar, no corrientes	472.426	472.426	396.423	410.706

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares (Nivel II). En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del ejercicio. El valor libro de los Otros pasivos financieros, corrientes o no corrientes no incluyen los pasivos por arrendamientos.

#### NOTA 4 - ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

##### (a) Evaluación de posibles pérdidas por deterioro de activos intangibles de vida útil indefinida

La Sociedad comprueba al menos una vez al año o cuando existen indicios de deterioro, si los activos intangibles de vida útil indefinida han sufrido alguna pérdida por deterioro. Para esta evaluación la Sociedad ha determinado la existencia de una única UGE correspondiente a Transporte Aéreo.

El valor recuperable de esta unidad generadora de efectivo (UGE) ha sido determinado basado en los cálculos de valor en uso. Los principales supuestos empleados por la administración incluyen: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible. La estimación de estos supuestos exige un juicio importante de la administración, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con la planificación interna de la Sociedad. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza al menos una vez al año las estimaciones, basándose en las condiciones que afectan estas variables. Los principales supuestos utilizados, así como los análisis de sensibilidad correspondientes se presentan en Nota 15.

##### (b) Vida útil, valor residual y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Sociedad de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.

Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

La Sociedad ha concluido que las propiedades, plantas y equipos no pueden generar flujos en buena medida independientes de otros activos, por lo que la evaluación de deterioro se hace como parte integral de la única Unidad Generadora de Efectivo que mantiene la Sociedad, Transporte Aéreo. La Sociedad comprueba cuando existen indicios de deterioro, si los activos han sufrido alguna pérdida por deterioro a nivel de Unidad Generado de Efectivo.



## (c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

La administración registra los impuestos diferidos, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en los estados financieros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que se disponga de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

La Sociedad aplica un juicio significativo en la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto diferido. En la determinación de los montos del activo por impuesto diferido a contabilizar, la administración considera la rentabilidad histórica, los ingresos impositivos futuros proyectados (considerando los supuestos tales como: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible en línea con los utilizados en los análisis de deterioro de la unidad generadora de efectivo del grupo) y el momento esperado de las reversiones de las diferencias temporales existentes.

## (d) Tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

La Sociedad registra la venta de pasajes aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de pasajes se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o caducado por no uso. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los pasajes aéreos. Un cambio en esta probabilidad podría generar un impacto en los ingresos ordinarios en el ejercicio en que se produce el cambio y en ejercicios futuros.

En efecto y debido a la contingencia mundial de pandemia COVID 19, la compañía ha establecido nuevas políticas comerciales con los clientes en relación a la vigencia de los tickets aéreos, flexibilizando el uso, reemisión y devolución.

Al 31 de diciembre de 2021 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$ 1.126.371 (MUS\$ 904.558 al 31 de diciembre 2020).

## (e) Valoración de las millas y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2021 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass ascienden a MUS\$ 1.285.732 (MUS\$ 1.365.534 al 31 de diciembre de 2020). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$ 27.151 en los resultados de 2021 (MUS\$ 24.425 en 2020). Los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass Brasil (Ver Nota 22) ascienden a MUS\$ 192.381 al 31 de diciembre de 2021 (MUS\$ 187.493 al 31 de diciembre de 2020). Un hipotético cambio de dos puntos porcentuales en probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$ 5.100 en los resultados de 2021 (MUS\$ 4.948 en 2020).

La Sociedad estima la probabilidad de no uso basado en un modelo predictivo, según los comportamientos de canje y vigencia de las millas y puntos utilizando juicios y supuestos críticos que consideran la actividad de uso histórica y el patrón de uso previsto.

La administración en conjunto con un especialista externo desarrollan un modelo predictivo de no uso, que permite generar tasas de no uso de millas o puntos sobre la base de información histórica, correspondiente al comportamiento en cuanto a la acumulación, uso y caducidad de sus millas o puntos LATAM.

## (f) La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.

En el caso de las contingencias conocidas, la Sociedad registra una provisión cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se ha estimado de forma fiable. La evaluación de las contingencias involucra inherentemente el ejercicio de un juicio significativo y estimaciones del resultado de eventos futuros, la probabilidad de que se incurra en una pérdida y al determinar si se puede hacer una estimación confiable de la pérdida. La Compañía evalúa sus pasivos y contingencias con base en la mejor información disponible, utiliza el conocimiento, experiencia y juicio profesional a las características específicas de los riesgos potenciales en los casos individuales o en el desarrollo de asuntos contingentes. Si no podemos estimar de manera confiable la obligación o concluir que no es probable una pérdida, pero es razonablemente posible que se incurra en una pérdida, no se registra ninguna provisión, pero la contingencia se revela en las notas a los estados financieros consolidados.

La Compañía reconoce la obligación presente bajo un contrato oneroso como una provisión cuando el contrato bajo el cual los costos inevitables de cumplir con las obligaciones bajo el contrato exceden los beneficios económicos que se espera recibir bajo el mismo.

## (g) Arrendamientos

## (i) Tasa de descuento

La tasa de descuento utilizada para calcular la deuda de arrendamiento corresponde, para cada aeronave, a la tasa de interés implícita calculada por los elementos contractuales y valores de mercado residuales. La tasa implícita del contrato es la tasa de descuento que da el valor presente agregado de los pagos mínimos de arrendamiento y el valor residual no garantizado.

Para el caso de los activos distintos a las aeronaves, se utilizó tasa incremental por préstamos del arrendatario estimada, que se deriva de la información disponible en la fecha de inicio del arrendamiento, para determinar el valor presente de los pagos del arrendamiento. Consideramos nuestras recientes emisiones de deuda, así como los datos disponibles públicamente para instrumentos con características similares al calcular nuestras tasas de endeudamiento incrementales.

Una disminución de un punto porcentual en nuestra estimación de las tasas utilizadas en la determinación de los pasivos por arrendamiento de los nuevos y las modificaciones de contratos de flota registrados al 31 de diciembre de 2021 aumentaría el pasivo por arrendamiento aproximadamente en MMUS\$ 76.

## (ii) Determinación del plazo del arrendamiento

Al determinar el plazo del arrendamiento, se consideran todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. Las opciones de extensión (o períodos después de las opciones de terminación) sólo se incluyen en el plazo del arrendamiento si se está razonablemente seguro de que el arrendamiento se va a extender (o no se va a terminar). Esto se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario.

## (h) Inversión en filial (TAM)

La administración ha aplicado su juicio al determinar que LATAM Airlines Group S.A. controla TAM S.A. y Filiales, para efectos contables, y por lo tanto ha consolidado sus estados financieros.

Este juicio se hace sobre la base de que LATAM emitió sus acciones ordinarias a cambio de la mayoría de las acciones ordinarias y preferentes en circulación de TAM, a excepción de aquellos accionistas de TAM que no aceptaron el intercambio y los cuales fueron sujetos del squeeze out, dando derecho a LATAM a sustancialmente todos los beneficios económicos que se generan por el Grupo LATAM y también, en consecuencia, exponiéndolo a sustancialmente todos los riesgos que inciden en las operaciones de TAM. Este intercambio alinea los intereses económicos de LATAM y de todos sus accionistas, incluyendo a los accionistas controladores de TAM, garantizando que los accionistas y directores de TAM no tendrán ningún incentivo para ejercer sus derechos de una manera que sea beneficiosa para TAM, pero perjudicial para LATAM. Además, todas las acciones importantes necesarias para la operación de las aerolíneas requieren el voto favorable de los accionistas controladores de LATAM y TAM.

Desde la integración de las operaciones de LAN y TAM, las actividades aéreas más críticas en Brasil han sido gestionadas por el CEO de TAM y las actividades globales, por el CEO de LATAM, quien está a cargo de la operación total del Grupo LATAM y que informa al Directorio de LATAM.

Además, el CEO de LATAM evalúa el desempeño de los ejecutivos del Grupo LATAM y, en conjunto con el Directorio de LATAM, establece compensaciones. Aunque exista restricciones sobre los porcentajes de votación que actualmente pueden ser detentados por inversionistas extranjeros bajo la Ley Brasileña, LATAM considera que el fondo económico de estos acuerdos cumple los requisitos de las normas contables vigentes y que la consolidación de las operaciones de LATAM y TAM es apropiada.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos períodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

## NOTA 5 - INFORMACION POR SEGMENTOS

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad considera que tiene un único segmento operativo, el de Transporte Aéreo. Este segmento corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Perú	503.616	297.549
Argentina	75.513	172.229
EE.UU.	577.970	505.145
Europa	376.857	338.565
Colombia	368.474	177.007
Brasil	1.664.523	1.304.006
Ecuador	162.959	112.581
Chile	794.122	638.225
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	359.981	378.360
Ingresos de las actividades ordinarias	4.884.015	3.923.667
Otros ingresos de operación	227.331	411.002

La Sociedad asigna los ingresos al área geográfica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos están constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeronáuticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes países y, por lo tanto, no es posible asignar a un área geográfica.

La Sociedad no tiene clientes que en forma individual representen más del 10% de las ventas.

## NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Efectivo en caja	2.120	4.277
Saldos en bancos	558.078	732.578
Overnight	386.034	802.220
Total efectivo	<u>946.232</u>	<u>1.539.075</u>
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	74.578	123.984
Fondos mutuos	26.025	32.782
Total equivalentes al efectivo	<u>100.603</u>	<u>156.766</u>
Total efectivo y equivalentes al efectivo	<u>1.046.835</u>	<u>1.695.841</u>

El saldo incluye el efectivo y el equivalente de efectivo de las compañías del grupo incluidas en el Capítulo 11. Debido a una moción aprobada por el tribunal de quiebras de los Estados Unidos, este saldo puede ser usado en el curso normal de las actividades del negocio y puede invertirse en bancos específicos también aprobados en la moción.

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Peso argentino	7.148	20.107
Peso brasileño	89.083	136.938
Peso chileno	9.800	32.649
Peso colombiano	13.535	17.185
Euro	7.099	10.361
Dólar estadounidense	886.627	1.438.846
Otras monedas	33.543	39.755
Total	<u>1.046.835</u>	<u>1.695.841</u>

## NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2021

Activos	Medidos a costo amortizado MUS\$	A valor justo con cambios en resultados MUS\$	Derivados de cobertura MUS\$	Total MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.020.810	26.025	-	1.046.835
Otros activos financieros, corrientes (*)	83.150	347	17.641	101.138
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	902.672	-	-	902.672
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	724	-	-	724
Otros activos financieros, no corrientes	15.622	-	-	15.622
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.201	-	-	12.201
Total	<u>2.035.179</u>	<u>26.372</u>	<u>17.641</u>	<u>2.079.192</u>

Pasivos	Medidos a costo amortizado MUS\$	A valor justo con cambios en resultados MUS\$	Derivados de cobertura MUS\$	Total MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	4.447.780	2.937	2.734	4.453.451
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	4.860.153	-	-	4.860.153
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	661.602	-	-	661.602
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.948.702	-	-	5.948.702
Cuentas por pagar, no corrientes	472.426	-	-	472.426
Total	<u>16.390.663</u>	<u>2.937</u>	<u>2.734</u>	<u>16.396.334</u>

(\*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y como medidos a costo amortizado corresponden a garantías entregadas.

Al 31 de diciembre de 2020

Activos	Medidos a	A valor justo	Derivados	Total
	costo amortizado	con cambios en resultados	de cobertura	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.663.059	32.782	-	1.695.841
Otros activos financieros, corrientes (*)	48.605	348	1.297	50.250
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	599.381	-	-	599.381
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	158	-	-	158
Otros activos financieros, no corrientes	33.140	-	-	33.140
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.986	-	-	4.986
<b>Total</b>	<b>2.349.329</b>	<b>33.130</b>	<b>1.297</b>	<b>2.383.756</b>
Pasivos	Medidos a	A valor justo	Derivados	Total
	costo amortizado	con cambios en resultados	de cobertura	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	3.050.059	2.937	2.734	3.055.730
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.322.125	-	-	2.322.125
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	812	-	-	812
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.803.801	-	-	7.803.801
Cuentas por pagar, no corrientes	651.600	-	-	651.600
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corrientes	396.423	-	-	396.423
<b>Total</b>	<b>14.224.820</b>	<b>2.937</b>	<b>2.734</b>	<b>14.230.491</b>

(\*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y como medidos a costo amortizado corresponden a garantías entregadas.

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	785.952	532.106
Otras cuentas por cobrar	209.925	194.454
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	995.877	726.560
Menos: Pérdida crediticia esperada	(81.004)	(122.193)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	914.873	604.367
Menos: Parte no corriente - cuentas por cobrar	(12.201)	(4.986)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	902.672	599.381

El valor justo de deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere significativamente de su valor en libros.

Para la determinación de las pérdidas crediticias esperadas la Sociedad agrupa las cuentas por cobrar de transporte de pasajeros y carga; dependiendo las características de riesgo de crédito compartido y madurez.

Madurez de la cartera	Al 31 de diciembre de 2021			Al 31 de diciembre de 2020		
	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro
	%	MUS\$	MUS\$	%	MUS\$	MUS\$
Al día	1%	591.210	(8.806)	4%	302.079	(11.112)
De 1 a 90 días	10%	116.613	(11.840)	4%	103.615	(4.049)
de 91 a 180 días	31%	11.376	(3.567)	66%	15.989	(10.501)
de 181 a 360 días	72%	3.863	(2.766)	80%	40.621	(32.627)
más de 360 días	86%	62.890	(54.025)	92%	69.802	(63.904)
<b>Total</b>		<b>785.952</b>	<b>(81.004)</b>		<b>532.106</b>	<b>(122.193)</b>

(1) Corresponde a la tasa esperada consolidada de las cuentas por cobrar.

(2) El valor libro bruto representa el máximo valor de riesgo crediticio de las cuentas por cobrar comerciales.

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	7.282	6.517
Real brasileño	361.745	221.952
Peso chileno	53.488	44.737
Peso colombiano	5.658	1.292
Euro	24.143	24.370
Dólar estadounidense	453.781	292.125
Won surcoreano	844	79
Pesos mexicanos	2.428	4.624
Dólar australiano	62	49
Libra esterlina	12.728	5.647
Peso uruguayo (nuevo)	860	792
Franco suizo	360	754
Yen japonés	106	77
Corona sueca	488	129
Otras monedas	3.603	1.223
<b>Total</b>	<b>927.576</b>	<b>604.367</b>

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, son los siguientes:

Ejercicios	Saldo inicial	Castigos	(Aumento) Disminución	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	(100.402)	30.754	(52.545)	(122.193)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	(122.193)	26.435	14.754	(81.004)

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se proceden a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

	Al 31 de diciembre de 2021			Al 31 de diciembre de 2020		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	785.952	(81.004)	704.948	532.106	(122.193)	409.913
Otras cuentas por cobrar	209.925	-	209.925	194.454	-	194.454

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

#### NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

##### (a) Cuentas por cobrar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	US\$	703	148
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	BRL	2	1
87.752.000-5	Granja Marina Tornagalones S.A.	Accionista Común	Chile	CLP	6	6
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	2	2
96.989.370-3	Río Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	4	1
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	CLP	7	-
	Total activos corrientes				724	158

## (b) Cuentas por pagar corrientes y no corrientes

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	Pais de origen	Moneda	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes	
					Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
					MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	2.268	805	-	-
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	US\$	5	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	US\$	7	7	-	-
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A. (*)	Accionista	Chile	US\$	175.819	-	-	105.713
Extranjera	QA Investments Ltd(*)	Accionista Común	Jersey Channel Islands	US\$	219.774	-	-	132.141
Extranjera	QA Investments 2 Ltd (*)	Accionista Común	Jersey Channel Islands	US\$	219.774	-	-	132.141
Extranjera	Lozuy S.A. (*)	Accionista Común	Uruguay	US\$	43.955	-	-	26.428
Total pasivos corrientes y no corrientes					661.602	812	-	396.423

(\*) Corresponde a la porción del Tramo C del préstamo DIP (Ver Nota 3.1c)

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes relacionadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción para los Pasivos del periodo 2021 corresponden de 30 días a 1 año de vencimiento, y la naturaleza de la liquidación de las transacciones son monetarias.

## NOTA 10 - INVENTARIOS

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Existencias técnicas (*)	250.327	284.409
Existencias no técnicas (*)	37.010	39.165
Total	287.337	323.574

(\*) Corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados, principalmente, en consumos de servicios a bordo y en servicios de mantenimiento propio como de terceros; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia de acuerdo al siguiente detalle:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	64.455	42.979
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	5.785	4.651
Total	70.240	47.630

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2021 la Sociedad registró MUS\$ 47.362 (MUS\$ 55.507 al 31 de diciembre de 2020) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

## NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

(a) La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Otros activos financieros						
Fondos de inversión privados	347	348	-	-	347	348
Depósitos en garantía (aeronaves)	7.889	2.435	2.758	21.498	9.947	23.933
Garantías por márgenes de derivados	5.451	3.047	-	-	5.451	3.047
Otras inversiones	-	-	493	493	493	493
Bonos nacionales y extranjeros	1290	18	-	-	1290	18
Otras garantías otorgadas	69.220	43.806	12.371	11.149	81.591	54.255
Subtotal otros activos financieros	83.497	48.954	15.622	33.140	99.119	82.094
(b) Activos de cobertura						
Valor justo de derivados de precio de combustible	17.641	1296	-	-	17.641	1296
Subtotal activos de cobertura	17.641	1296	-	-	17.641	1296
Total Otros Activos financieros	101.138	50.250	15.622	33.140	116.760	83.390

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada ejercicio se describen en Nota 19.

(b) Los saldos por monedas que componen los Otros activos financieros, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	16	460
Real brasileño	9.775	8.475
Peso chileno	4.502	4.056
Peso colombiano	1.727	500
Euro	4.104	3.236
Dólar estadounidense	93.247	63.922
Otras monedas	3.389	2.741
Total	116.760	83.390

## NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

La composición de los Otros activos no financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Seguros de aviación y otros	12.331	10.137	-	-	12.331	10.137
Otros	11.404	15.375	2.002	2.998	13.406	18.373
Subtotal pagos anticipados	23.735	25.512	2.002	2.998	25.737	28.510
(b) Costos de contratos activados (1)						
Costos GDS	6.439	4.491	-	-	6.439	4.491
Comisiones tarjetas de crédito	10.550	6.021	-	-	10.550	6.021
Comisiones agencias de viaje	8.091	4.964	-	-	8.091	4.964
Subtotal costos de contratos activados	25.080	15.476	-	-	25.080	15.476
(c) Otros activos						
Reserva de mantención aeronaves (2)	-	8.613	-	-	-	8.613
Impuesto a las ventas	57.634	102.010	33.212	46.210	90.846	148.220
Otros impuestos	1.661	4.023	-	-	1.661	4.023
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	258	258	739	739	997	997
Aporte a Sociedad Universal Air Travel Plan "UATP"	-	-	20	-	20	-
Depósitos judiciales	-	-	89.459	76.835	89.459	76.835
Subtotal otros activos	59.553	114.904	123.430	123.784	182.983	238.688
Total Otros Activos no financieros	108.368	155.892	125.432	126.782	233.800	282.674

## (1) Movimiento de Contratos activados:

	Saldo inicial	Activación	Diferencia por conversión		Saldo final
			MUS\$	MUS\$	
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2020	56.576	146.778	(14.672)	(173.206)	15.476
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2021	15.476	67.647	(6.680)	(51.363)	25.080

(2) Las reservas de mantenimiento corresponden a depósitos que la Sociedad le entrega al arrendador, a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento mayor de un grupo de aeronaves con arrendamiento operativo.

Estos depósitos son calculados en función de la operación, medida en ciclos u horas de vuelo, son pagados periódicamente, y está contractualmente estipulado que sean devueltos a la Sociedad cada vez que se efectúa un mantenimiento mayor. Al término del contrato de arrendamiento, las reservas de mantenimiento no utilizadas son devueltas a la Sociedad o utilizadas para compensar al arrendador por alguna deuda relacionada con las condiciones de mantenimiento de la aeronave. La Sociedad periódicamente revisa sus reservas de mantenimiento para asegurar que serán recuperadas, y reconoce como gasto cualquier monto que sea menos que probable de ser

recuperado. El costo de mantenimiento en los últimos años ha sido superior a las reservas de mantenimiento respectivas de cada avión.

Al 31 de diciembre del 2021 la compañía no mantiene reservas de mantenimiento, estas fueron ejercidas por los arrendadores por el no pago de arriendo producto del Procedimiento Capítulo 11 (MUS\$ 8.613 al 31 de diciembre de 2020),

Las reservas de mantenimiento son clasificadas como corrientes o no corrientes dependiendo de las fechas en que se espera sea realizado el mantenimiento correspondiente. (Nota 2.23)

## NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICION CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Aeronaves	99.694	275.000
Motores y rotables	46.724	740
Otros activos	374	382
Total	146.792	276.122

Los saldos del rubro son presentados al menor valor entre su valor en libros y el valor razonable menos el costo de venta. El valor razonable de los activos fue determinado en base a las cotizaciones en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar. Estos activos son medidos a nivel II de acuerdo a lo indicado en las jerarquías de valor razonable presentadas en la nota 3.3 (2). Durante el período no se efectuaron transferencias entre niveles, para mediciones recurrentes al valor razonable.

Activos reclasificados desde Propiedades, plantas y equipos hacia activos no corrientes y grupos en desappropriación mantenidos para la venta.

Durante el año 2020, se produjo la venta de un avión Boeing 767 y por ello se reconocieron US\$ 5,5 millones como utilidad de la transacción.

Adicionalmente, durante el año 2020 Delta Air Lines, Inc. canceló la compra de cuatro aeronaves Airbus A350, dado esto se compensó a LATAM con el pago de MUS\$ 62.000 el cual quedó registrado en el resultado como otros ingresos. Estas cuatro aeronaves fueron reclasificadas al rubro de Propiedades, plantas y equipos.

Durante el año 2020 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos once aeronaves Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Durante el año 2021 se concretó la venta de cinco aeronaves de las cuales tres se concretaron en el último trimestre.

Durante el tercer trimestre del año 2021, asociado al plan de reestructuración de la flota se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos componentes de repuestos y motores al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Durante el cuarto trimestre del 2021 de acuerdo al Procedimiento Capítulo 11 se rechazó un motor de la familia XWB incluido en este grupo de activos, por no completar finalmente las ventas.

Adicionalmente, se reconoció una pérdida por US\$ 85 millones al 31 de diciembre de 2021 (US\$ 332 millones al 31 de diciembre de 2020) de gasto para registrar estos activos a su valor neto realizable, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de los gastos de actividades de reestructuración.

El detalle de la flota clasificada como activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta es el siguiente:

<u>Aeronaves</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2021</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2020</u>
Boeing 767	<u>6</u>	<u>11</u>
Total	<u>6</u>	<u>11</u>

#### NOTA 14 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

##### (a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas e información financiera resumida:

<u>Nombre de subsidiaria significativa</u>	<u>País de incorporación</u>	<u>Moneda funcional</u>	<u>Participación</u>	
			<u>Al 31 de diciembre de 2021</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2020</u>
			%	%
Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	99,81000	99,81000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89395	99,89395
Lan Argentina S.A. (*)	Argentina	ARS	100,00000	99,98370
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	100,00000	100,00000
Latam Airlines Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100,00000	100,00000
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	Colombia	COP	99,20120	99,19414
TAM S.A.	Brasil	BRL	100,00000	99,99938

(\*) Ver Nota 1

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora en el curso normal de las operaciones, excepto por aquellas impuestas por el Procedimiento Capítulo 11, sobre los pagos de dividendos anteriores a la solicitud de protección de este Capítulo.



### Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2021						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	484.388	454.266	30.122	417.067	414.997	2.070	584.929	(83.346)
Lan Cargo S.A.	721.484	452.981	268.503	537.180	488.535	48.645	215.811	1.590
Lan Argentina S.A.	162.995	158.008	4.987	119.700	98.316	21.384	242	(190.299)
Transporte Aéreo S.A.	471.094	184.235	286.859	327.955	275.246	52.709	203.411	(56.135)
Latam Airlines Ecuador S.A.	112.437	108.851	3.586	97.111	80.861	16.250	68.762	(3.078)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	70.490	67.809	2.681	87.749	75.621	12.128	239.988	(19.615)
TAM S.A. (*)	2.608.859	1.262.825	1.346.034	3.257.148	2.410.426	846.722	2.003.922	(756.694)

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2020						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	661.721	629.910	31.811	486.098	484.450	1.648	372.255	(96.066)
Lan Cargo S.A.	749.789	472.869	276.920	567.128	516.985	50.143	207.854	10.936
Lan Argentina S.A.	176.790	171.613	5.177	148.824	146.555	2.269	49.101	(220.667)
Transporte Aéreo S.A.	546.216	264.690	281.526	347.714	278.319	69.395	142.096	(39.032)
Latam Airlines Ecuador S.A.	108.086	104.534	3.552	99.538	87.437	12.101	51.205	(22.655)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	76.770	73.446	3.324	77.471	68.433	9.038	90.668	(89.707)
TAM S.A. (*)	3.110.055	1.492.792	1.617.263	3.004.935	2.206.089	798.846	1.808.314	(1.025.618)

(\*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales.

## (b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
			2021	2020	2021	2020
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	(13.035)	(7.238)
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	2.481	666
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	Extranjera	Argentina	-	0,01630	-	(276)
Lan Argentina S.A.	Extranjera	Argentina	-	0,00344	-	1
Americonsult de Guatemala S.A.	Extranjera	Guatemala	0,87000	0,87000	-	1
Americonsult S.A. y Filiales	Extranjera	México	0,20000	0,20000	(6)	(6)
Americonsult Costa Rica S.A.	Extranjera	Costa Rica	0,20000	0,20000	2	2
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	(422)	(522)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	Extranjera	Colombia	0,79880	0,79880	(145)	(13)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	769	713
<b>Total</b>					<b>(10.356)</b>	<b>(6.672)</b>

Resultado	RUT	País	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
			2021	2020	2021	2020
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,9000	0,9000	(5.553)	(8.102)
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	(82)	(121)
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	Extranjera	Argentina	-	0,01630	(8)	360
Lan Argentina S.A.	Extranjera	Argentina	-	0,00344	(5)	70
Americonsult S.A. y Filiales	Extranjera	México	0,20000	0,20000	(1)	1
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	100	(943)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	Extranjera	Colombia	0,79880	0,79880	(158)	(724)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (*)	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	67	(189)
<b>Total</b>					<b>(5.651)</b>	<b>(9.648)</b>

(\*) Ver Nota 1 letra (b)

## NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	587.214	627.742	587.214	627.742
Loyalty program	190.542	204.615	190.542	204.615
Programas informáticos	136.135	139.113	463.478	528.097
Programas informáticos en desarrollo	104.874	68.521	105.673	69.379
Marcas (1)	-	6.340	36.723	39.803
Otros activos	127	228	1.315	1.315
<b>Total</b>	<b>1.018.892</b>	<b>1.046.559</b>	<b>1.384.945</b>	<b>1.470.951</b>

## a) Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalia:

	Programas informáticos neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios (2)	Marcas y Loyalty Program (1) (2)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	221.324	99.193	845.959	281.765	1.448.241
Adiciones	45	76.331	-	-	76.376
Retiros	(333)	(454)	(36.896)	-	(37.683)
Traspaso programas informáticos	101.015	(99.890)	-	-	1.125
Diferencia por conversión filiales	(20.242)	(6.659)	(181.321)	(63.478)	(271.700)
Amortización (3)	(162.468)	-	-	(7.332)	(169.800)
Saldos al 31 de diciembre de 2020	139.341	68.521	627.742	210.955	1.046.559
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	139.341	68.521	627.742	210.955	1.046.559
Adiciones	-	82.798	-	-	82.798
Retiros	(275)	(429)	-	-	(704)
Traspaso programas informáticos	46.144	(45.657)	-	(352)	135
Diferencia por conversión filiales	(3.571)	(359)	(40.528)	(14.276)	(58.734)
Amortización (3)	(45.377)	-	-	(5.785)	(51.162)
Saldos al 31 de diciembre de 2021	136.262	104.874	587.214	190.542	1.018.892

(1) En el 2016, la Sociedad resolvió adoptar un nombre e identidad única, y anunció que la marca del grupo será LATAM, la cual unió a todas las compañías bajo una sola imagen.

La estimación de la nueva vida útil es de 5 años, equivalente al periodo necesario para finalizar el cambio de imagen.

Al 31 de diciembre de 2021 la marca TAM se encuentra totalmente Amortizada

(2) Ver Nota 2.5

(3) En el año 2020 se implementó una transformación digital (LATAM XP), producto de ello se amortizó en su totalidad los programas informáticos que ya no serán utilizados.

La amortización de cada periodo es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración. La amortización acumulada de los programas informáticos, marcas y otros activos al 31 de diciembre de 2021, asciende a MUS\$ 366.053 (MUS\$ 424.392 al 31 de diciembre de 2020).

b) Test de Deterioro Activos Intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2021 la Sociedad mantiene solo la UGE “Transporte Aéreo”.

La UGE “Transporte Aéreo” considera el transporte de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África y Oceanía.

Al 31 de diciembre de 2021, de acuerdo a su política, la Compañía realizó la prueba anual de deterioro.

El importe recuperable de la UGE se determinó en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos utilizan proyecciones de flujos de efectivo a 5 años después de impuestos a partir de los presupuestos financieros aprobados por la Administración. Los flujos de efectivo más allá del período presupuestado se extrapolan usando las tasas de crecimiento y volúmenes promedios estimados, que no superen las tasas medias de crecimiento a largo plazo.

Las proyecciones de flujo de efectivo estimadas por la Administración incluyen juicios y supuestos significativos relacionados con las tasas de volumen de crecimiento anual, tasa de descuento, inflación y el tipo de cambio, así como el precio del combustible. La tasa de crecimiento anual se basa en el desempeño pasado y las expectativas de la Administración del desarrollo del mercado en cada uno de los países en los cuales opera. Las tasas de descuento utilizadas, para la UGE “Transporte Aéreo”, son en dólares estadounidenses, después de impuestos, y reflejan riesgos específicos relacionados con el país de cada una de las operaciones. Las tasas de inflación y tipos de cambio se basan en los datos disponibles de los países y la información proporcionada por los Bancos Centrales de los diversos países donde opera, y el precio del combustible es determinado basado en niveles estimados de producción, el ambiente competitivo del mercado en el que operan y de su estrategia comercial.

Los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	1,1 – 2,5
Tipo de cambio (1)	RS\$/US\$	5,4 – 5,7
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)	%	8,60 – 10,60
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	71 - 73

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro la unidad generadora de efectivo, y por lo tanto no se detectó deterioro.

La UGE es sensible a las tasas de crecimiento anual, descuento, tipo de cambio y precio del combustible. El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

	Aumento WACC Máxima	Disminución tasa de crecimiento terminal Mínima	Aumento precio combustible Máxima
	%	%	(US\$/barril)
UGE Transporte aéreo	10,6	1,1	100 - 114

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de la unidad generadora de efectivo.

NOTA 16 – PLUSVALIA

El movimiento de la Plusvalía, separado por UGE, comprende lo siguiente:

	Transporte aéreo	Total
	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2020	2.209.576	2.209.576
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(480.601)	(480.601)
Pérdida por deterioro	(1.728.975)	(1.728.975)
Saldo final al 31 de diciembre de 2020	-	-
Saldo inicial al 1 de enero de 2021	-	-
No existen movimientos durante el periodo	-	-
Saldo final al 31 de diciembre de 2021	-	-

Durante el ejercicio 2020 la Sociedad reconoció un deterioro por el total de la Plusvalía.

## NOTA 17 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
a) Propiedades, plantas y equipos						
Construcciones en curso (1)	473.797	377.961	-	-	473.797	377.961
Terrenos	43.276	42.979	-	-	43.276	42.979
Edificios	121.972	123.836	(61.521)	(58.629)	60.451	65.207
Plantas y equipos	11.024.722	12.983.173	(4.462.706)	(5.292.429)	6.562.016	7.690.744
Aeronaves propias (3) (4)	10.377.850	12.375.500	(4.237.585)	(5.088.297)	6.140.265	7.287.203
Otros (2)	646.872	607.673	(225.121)	(204.132)	421.751	403.541
Maquinarias	25.764	27.402	(23.501)	(23.986)	2.263	3.416
Equipamientos de tecnologías de la información	146.986	147.754	(130.150)	(132.923)	16.836	14.831
Instalaciones fijas y accesorios	147.402	154.414	(108.661)	(105.215)	38.741	49.199
Equipos de transporte	49.186	49.345	(44.423)	(44.140)	4.763	5.205
Mejoras de bienes arrendados	248.733	201.828	(115.758)	(127.420)	132.975	74.408
Subtotal propiedades, plantas y equipos	<u>12.281.838</u>	<u>14.108.692</u>	<u>(4.946.720)</u>	<u>(5.784.742)</u>	<u>7.335.118</u>	<u>8.323.950</u>
b) Activos por derechos de uso						
Aeronaves (3)	5.211.153	5.369.519	(3.109.411)	(3.031.477)	2.101.742	2.338.042
Otros	243.014	244.847	(190.007)	(176.570)	53.007	68.277
Subtotal activos por derechos de uso	<u>5.454.167</u>	<u>5.614.366</u>	<u>(3.299.418)</u>	<u>(3.208.047)</u>	<u>2.154.749</u>	<u>2.406.319</u>
Total	<u>17.736.005</u>	<u>19.723.058</u>	<u>(8.246.138)</u>	<u>(8.992.789)</u>	<u>9.489.867</u>	<u>10.730.269</u>

- (1) Al 31 de diciembre de 2021, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MUS\$ 377.590 (MUS\$ 360.387 al 31 de diciembre de 2020).
- (2) Considera principalmente, rotables y herramientas.
- (3) Dado el Procedimiento Capítulo 11, durante el primer semestre del 2021, fueron rechazadas 13 aeronaves de los cuales corresponden a 4 Propiedades, plantas y equipos, (4 A350) y 9 pertenecen a Activo por derecho de uso, (2 A320, 7 A350). En 2020 fueron rechazadas 29 aeronaves, de los cuales 19 pertenecen a Propiedades, plantas y equipo, (2 A350, 11 A321, 1 A320, 1 A320N y 4 B787) y 10 pertenecen a Activo por derecho de uso, (1 A319, 7 A320 y 2 B767).
- (4) Al 31 de diciembre de 2020 once aeronaves B767 fueron clasificadas al rubro activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

## (a) Movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

	Construcciones en curso	Terrenos	Edificios neto	Plantas y equipos neto	Equipamientos de tecnologías de la información neto	Instalaciones fijas y accesorios neto	Vehículos de motor neto	Mejoras de bienes arrendados neto	Propiedades, plantas y equipos neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	372.589	48.406	74.862	9.374.516	20.776	59.834	477	98.460	10.049.920
Adiciones	6.535	-	-	485.800	1.295	9	-	-	493.639
Desapropiaciones	-	-	-	(1.439)	(112)	(31)	(4)	-	(1.586)
Rechazos flota (*)	-	-	-	(1.081.496)	-	-	-	(82)	(1.081.578)
Retiros	(39)	-	-	(107.912)	(55)	(3.250)	-	-	(111.256)
Gastos por depreciación	-	-	(4.819)	(682.102)	(6.186)	(9.037)	(81)	(16.542)	(718.767)
Diferencia por conversión filiales	(2.601)	(5.428)	(4.836)	(146.219)	(1.543)	(7.195)	4	(2.587)	(170.405)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	1.477	-	-	(142.179)	656	8.869	-	(4.841)	(136.018)
Total cambios	5.372	(5.428)	(9.655)	(1.675.547)	(5.945)	(10.635)	(81)	(24.052)	(1.725.971)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	377.961	42.978	65.207	7.698.969	14.831	49.199	396	74.408	8.323.949
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	377.961	42.978	65.207	7.698.969	14.831	49.199	396	74.408	8.323.949
Adiciones	84.392	1.550	92	563.023	6.455	6	17	6.543	662.078
Desapropiaciones	-	-	-	(169)	(26)	(309)	(17)	-	(521)
Rechazos flota (*)	-	-	-	(469.878)	-	-	-	(46.816)	(516.694)
Retiros	(279)	-	-	(44.684)	(212)	(1.885)	-	(26)	(47.086)
Gastos por depreciación	-	-	(4.074)	(620.349)	(4.345)	(8.304)	(61)	(11.649)	(648.782)
Diferencia por conversión filiales	(1.720)	(1.252)	(833)	(19.199)	(404)	(1.752)	(11)	(13.074)	(38.245)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	13.443	-	59	(538.996)	537	1.786	1	123.589	(399.581)
Total cambios	95.836	298	(4.756)	(1.130.252)	2.005	(10.458)	(71)	58.567	(988.831)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	473.797	43.276	60.451	6.568.717	16.836	38.741	325	132.975	7.335.118

(\*) Considera bajas por el Procedimiento Capítulo 11.

(\*\*) Al 31 de diciembre 2021 considera el cambio de contrato a arrendamiento operativo de dos aeronaves B787 MUS\$ (397.569) y seis aeronaves A320N MUS\$ (284.952). Al 31 de diciembre 2020 considera la entrada de cuatro aeronaves A350 MUS\$ 464.812 y la salida de once aeronaves B767 MUS\$ (606.522), clasificadas en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

## (b) Activos por derecho de uso

	Activos por derecho de uso		
	Aeronaves	Otros	neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	2.768.540	101.158	2.869.698
Adiciones	-	399	399
Rechazos flota (*)	(9.090)	-	(9.090)
Gastos por depreciación	(395.936)	(22.492)	(418.428)
Diferencia por conversión filiales	(6.578)	(11.173)	(17.751)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	(18.894)	385	(18.509)
Total cambios	(430.498)	(32.881)	(463.379)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	2.338.042	68.277	2.406.319
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	2.338.042	68.277	2.406.319
Adiciones	537.995	1.406	539.401
Rechazos flota (*)	(573.047)	(4.577)	(577.624)
Gastos por depreciación	(317.616)	(16.597)	(334.213)
Diferencia por conversión filiales	(574)	(1.933)	(2.507)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	116.942	6.431	123.373
Total cambios	(236.300)	(15.270)	(251.570)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	2.101.742	53.007	2.154.749

(\*) Considera bajas por el Procedimiento Capítulo 11.

(\*\*) Considera las Renegociaciones de 109 aeronaves (1 A319, 37 A320, 12 A320N, 19 A321, 1 B767, 6 B777 y 16 B787)

## (c) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluidas Plantas y equipos		Aeronaves incluidas Activos por derecho de uso		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
Boeing 767	300ER	16	17	-	-	16	17
Boeing 767	300F	12 (1)	11 (1)	1	1	13 (1)	12 (1)
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	800	4	6	6	4	10	10
Boeing 787	900	2	2	15	10	17	12
Airbus A319	100	37	37	7	7	44	44
Airbus A320	200	94	96 (2)	39	38	133	134 (2)
Airbus A320	NEO	-	6	12	6	12	12
Airbus A321	200	18	19	31	19	49	38
Airbus A350	900	-	4	-	7	-	11
Total		187	202	117	98	304	300

(1) Una aeronave arrendada a Aerotransportes Mas de Carga S.A. de C.V.

(2) Dos Aeronaves arrendadas a Sundair

## (d) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil (años)	
		mínima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	5	30
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	8
Activos por derecho de uso	Lineal sin valor residual	1	25

(\*) Excepto en el caso de las flotas Boeing 767 300ER y Boeing 767 300F que consideran un valor residual menor, debido a la extensión de su vida útil a 22 y 30 años respectivamente. Adicionalmente, ciertos componentes técnicos se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

(e) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

(i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Agente de la garantía (1)	Nombre empresa acreedora	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2021		Al 31 de diciembre de 2020	
				Deuda vigente	Valor libro	Deuda vigente	Valor libro
Wilmington Trust Company	MUFG	Aviones y motores	Airbus A319	58.611	259.036	69.375	268.746
			Airbus A320	51.543	227.604	63.581	257.613
			Boeing 767	46.779	168.315	43.628	180.591
			Boeing 777	144.358	141.620	-	-
			Boeing 787	-	-	114.936	119.229
Credit Agricole	Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	1.073	6.419	1.073	6.936
			Airbus A320	139.192	117.130	139.192	122.251
			Airbus A321 / A350	30.733	27.427	30.733	28.127
			Boeing 767	10.404	30.958	10.404	32.802
			Boeing 787	91.797	38.551	91.797	43.020
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aviones y motores	Airbus A320 / A350	198.475	233.501	262.420	289.946
			Boeing 787	-	-	211.849	246.349
	Investec	Aviones y motores	Airbus A350	-	-	37.870	-
			SMBC	-	-	130.000	134.780
Natixis	Natixis	Aviones y motores	Airbus A321	-	-	271.129	375.645
Citibank N.A.	Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus A319	27.936	45.849	27.936	38.836
			Airbus A320	128.030	181.224	128.030	214.597
			Airbus A321	41.599	75.092	41.599	81.706
			Airbus A350	15.960	26.507	15.960	26.823
			Boeing 767	90.846	181.246	90.846	197.797
			Boeing 787	23.156	17.036	23.156	19.047
			Rotables	162.477	134.846	162.477	145.708
UMB Bank	MUFG	Aviones y motores	Airbus A320	166.712	258.875	167.371	246.293
MUFG Bank	MUFG Bank	Aviones y motores	Airbus A320	-	-	215.043	295.036
Total garantías directas				1.429.681	2.171.236	2.350.405	3.371.878

(1) Para los créditos sindicados, dadas las características propias del mismo, el agente de la garantía es el representante de los acreedores.

Los montos de la deuda vigente son presentados a su valor nominal. El valor en libros neto corresponde a los bienes otorgados como garantía.

Adicionalmente, existen garantías indirectas asociadas a activos registrados en Propiedades, plantas y equipos cuya deuda total al 31 de diciembre de 2021, asciende a MUS\$ 1.200.382 (MUS\$ 1.642.779 al 31 de diciembre de 2020). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2021, asciende a un monto de MUS\$ 2.884.563 (MUS\$ 3.496.397 al 31 de diciembre de 2020).

Al 31 de diciembre de 2021 dado el Procedimiento Capítulo 11 fueron rechazadas cuatro aeronaves correspondientes a Propiedades plantas y equipos, de las cuales cuatro tenían garantías directas.

Al 31 de diciembre de 2020 dado el Procedimiento Capítulo 11 fueron rechazadas diecinueve aeronaves correspondientes a Propiedades plantas y equipos, de las cuales dieciocho tenían garantías directas y una garantía indirecta.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
GE Capital Aviation Services Ltd.	Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	12.198	20-ene-22
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	3.852	15-mar-22
RB Commercial Properties 49				
Emprendimientos Inmobiliarios LTDA	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	25.835	29-abr-22
			<u>41.885</u>	

(ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	223.608	206.497
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	10.800.000	7.500.000

(\*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

Fabricante	Año de entrega	
	2022-2028	Total
Airbus S.A.S.	70	70
Familia A320-NEO	70	70
The Boeing Company	2	2
787-9	2	2
Total	<u>72</u>	<u>72</u>

Al 31 de diciembre de 2021, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 70 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2022 y 2028. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de US\$ 10.200.000.

Al 31 de diciembre de 2021, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 2 aeronaves Boeing 787 Dreamliner con fechas de entrega 2022. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 600.000.

## (iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2021	2020
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	5,06	3,52
Costos por intereses capitalizados	MUS\$	7.345	11.627

## NOTA 18 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta de dicho periodo, aplicando el sistema de tributación semi integrado y una tasa del 27%, en base a lo dispuesto por la Ley N° 21.210, que moderniza la Legislación Tributaria, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 24 de Febrero de 2020.

El resultado neto por impuesto diferido corresponde a la variación del año, de los activos y pasivos por impuestos diferidos generados por diferencias temporarias y pérdidas tributarias.

Por las diferencias permanentes que dan origen a un valor contable de los activos y pasivos distintos de su valor tributario, no se ha registrado impuesto diferido ya que ellas son causadas por transacciones que están registradas en los estados financieros y que no tendrán efectos en el gasto tributario por impuesto a la renta.

## (a) Impuestos corrientes

## (a.1) La composición de los activos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total activos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	32.086	36.788	-	-	32.086	36.788
Otros créditos por recuperar	9.171	5.532	-	-	9.171	5.532
Total activos por impuestos corrientes	41.257	42.320	-	-	41.257	42.320

## (a.2) La composición de los pasivos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	675	656	-	-	675	656
Total pasivos por impuestos corrientes	675	656	-	-	675	656

## (b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.128.225)	(1.314.456)	80.468	81.881
Activos por derecho de uso	715.440	229.119	(68)	(136)
Amortizaciones	(44.605)	(65.139)	10	9
Provisiones	111.468	212.492	74.047	68.462
Revaluaciones de instrumentos financieros	(16.575)	(18.133)	-	-
Pérdidas fiscales	358.284	1.496.952	(87.378)	(60.785)
Intangibles	-	-	254.155	270.681
Otros	19.503	23.981	19.777	24.168
Total	15.290	564.816	341.011	384.280

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

## Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(b.1) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2020

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaría	Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.513.904)	110.010	-	7.557	(1.396.337)
Activos por derecho de uso	133.481	95.774	-	-	229.255
Amortizaciones	(53.136)	(14.142)	-	2.130	(65.148)
Provisiones	43.567	158.178	924	(58.639)	144.030
Revaluaciones de instrumentos financieros	10.279	(27.901)	959	(1.470)	(18.133)
Pérdidas fiscales	1.356.268	216.897	-	(15.428)	1.557.737
Intangibles	(349.082)	1.030	-	77.371	(270.681)
Otros	(8.693)	6.541	-	1.965	(187)
Total	(381.220)	546.387	1.883	13.486	180.536



(b.2) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2021

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaria	Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.396.337)	187.644	-	-	(1.208.693)
Activos por derecho de uso	229.255	486.253	-	-	715.508
Amortizaciones	(65.148)	20.533	-	-	(44.615)
Provisiones	144.030	(103.826)	(2.783)	-	37.421
Reevaluaciones de instrumentos financieros	(18.133)	1.616	(58)	-	(16.575)
Pérdidas fiscales (*)	1.557.737	(1.112.075)	-	-	445.662
Intangibles	(270.681)	(1.394)	-	17.920	(254.155)
Otros	(187)	(87)	-	-	(274)
Total	180.536	(521.336)	(2.841)	17.920	(325.721)

Activos por impuestos diferidos no reconocidos:

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal en el futuro. En total la sociedad ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$ 2.638.473 (MUS\$ 749.100 al 31 de diciembre de 2020) los que incluyen activos por impuestos diferidos relacionados con resultados tributarios negativos de MUS\$ 9.030.059 (MUS\$ 1.433.474 al 31 de diciembre de 2020).

(\*) Tal como se indica en la nota 2c), con fecha 26 de noviembre de 2021, la Compañía presentó el Plan de Reorganización y la Declaración de Divulgación asociada, en el que se incluyen en otros, las proyecciones financieras y las propuestas de emisión de nuevas acciones y de bonos convertibles, parte de ellos destinados a darse en pago de la deuda anterior a dicha fecha. Con esta información la administración actualizó la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto de acuerdo con lo indicado en la Nota 4c) para la Sociedad Latam Airlines Group en Chile, y determinó que ya no sería probable que se disponga de utilidades tributarias futuras en el período de proyección con los cuales compensar parte de las diferencias temporarias, por lo que registró una Provisión por el activo por impuestos diferidos que estima no será recuperable en el citado período por un monto de M\$1.251.912.

## Gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
(Gasto)/Ingresos por impuestos a las ganancias		
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes	(47.139)	3.602
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	(460)	199
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes, neto, total	<u>(47.599)</u>	<u>3.801</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos a las ganancias		
(Gasto)/Ingreso diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	(521.336)	546.387
(Gasto)/Ingresos por impuestos diferidos, neto, total	<u>(521.336)</u>	<u>546.387</u>
(Gasto)/Ingresos por impuestos a las ganancias	<u>(568.935)</u>	<u>550.188</u>

## Composición del gasto (ingreso) por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	(9.943)	(4.232)
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	(37.656)	8.033
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	<u>(47.599)</u>	<u>3.801</u>
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	4.309	(235.963)
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	(525.645)	782.350
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	<u>(521.336)</u>	<u>546.387</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos a las ganancias	<u>(568.935)</u>	<u>550.188</u>

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% al 31 de diciembre de 2021 y 2020).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020	2021	2020
	MUS\$	MUS\$	%	%
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias utilizando la tasa legal	1.102.736	1.378.547	(27,00)	(27,00)
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	54.775	58.268	(1,34)	(1,14)
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	9.444	19.529	(0,23)	(0,38)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	(30.928)	(40.528)	0,76	0,79
Otros incrementos (disminuciones):				
Impuesto diferido término anticipado de financiamiento de aeronave	205.458	294.969	(5,03)	(5,78)
Efecto impositivo por pérdidas por deterioro de plusvalía	-	(453.681)	-	8,89
Provisión de activos por impuestos diferidos no recuperables	(1.251.912)	(237.637)	30,65	4,65
Activo por Impuestos diferidos no registrados	(667.702)	(414.741)	16,35	8,12
Otros incrementos (disminuciones)	9.194	(54.538)	(0,23)	1,07
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	(1.671.671)	(828.359)	40,93	16,22
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias utilizando la tasa efectiva	(568.935)	550.188	13,93	(10,78)

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	(2.841)	1.883

## NOTA 19 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	3.869.040	2.243.776
(b) Pasivos por arrendamiento	578.740	806.283
(c) Derivados de cobertura	2.734	2.734
(d) Derivados de no cobertura	2.937	2.937
Total corriente	4.453.451	3.055.730
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	3.566.804	5.489.078
(b) Pasivos por arrendamiento	2.381.898	2.314.723
Total no corriente	5.948.702	7.803.801

(a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
Préstamos a exportadores	159.161	151.701
Préstamos bancarios	415.087	385.490
Obligaciones garantizadas (3)(4)(7)(8)(10)	75.593	388.492
Otras obligaciones garantizadas (1)(5)	2.546.461	435.413
Subtotal préstamos bancarios	3.196.302	1.361.096
Obligaciones con el público	396.345	108.301
Arrendamientos financieros (3)(4)(6)(7)(8)(9)	199.885	774.379
Otros préstamos	76.508	-
Total corriente	3.869.040	2.243.776

	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS
No corriente		
Préstamos bancarios	106.751	139.783
Obligaciones garantizadas (3)(4)(7)(8)(10)	434.942	930.364
Otras obligaciones garantizadas (1)(5)	178.961	1.503.703
Subtotal préstamos bancarios	720.654	2.573.850
Obligaciones con el público	1.856.853	2.075.106
Arrendamientos financieros (3)(4)(6)(7)(8)(9)	989.297	840.122
Total no corriente	3.566.804	5.489.078
Total obligaciones con instituciones financieras	7.435.844	7.732.854

(1) Durante marzo y abril de 2020, LATAM Airlines Group S.A. giró la totalidad (US\$ 600 millones) de la línea de crédito comprometida “Revolving Credit Facility (RCF)”. El financiamiento tiene vencimiento con fecha 29 de marzo de 2022. La línea es de carácter garantizado con colateral compuesto por aviones, motores y repuestos.

(2) Con fecha 26 de mayo de 2020 LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia y Ecuador se acogieron, en el Tribunal para el distrito sur de Nueva York, a la protección del Capítulo 11 de la ley de quiebra de los Estados Unidos. Bajo la Sección 362 del Código de quiebra. Lo mismo ocurrió para TAM LINHAS AÉREAS S.A y sus filiales (todas filiales de LATAM en Brasil), con fecha 9 de julio de 2020. El haberse acogido al Capítulo 11 suspende automáticamente la mayoría de las acciones contra LATAM y sus filiales, incluidas la mayoría de las acciones para cobrar las obligaciones financieras incurridas antes de la fecha de acogida del Capítulo 11 o para ejercer control sobre la propiedad de LATAM y sus filiales. En consecuencia, aunque la presentación de quiebra puede haber provocado incumplimientos para algunas de las obligaciones de LATAM y sus filiales, las contrapartes no pueden tomar ninguna acción como resultado de dichos incumplimientos.

Al final del ejercicio, el Capítulo 11 retiene la mayor parte de las acciones sobre los deudores por lo que el repago de la deuda no se acelera. El Grupo continúa presentando su información financiera al 31 de diciembre de 2021, incluyendo su deuda financiera y arrendamientos, de acuerdo con las condiciones originalmente pactadas, pendiente de futuros acuerdos que pueda alcanzar con sus acreedores en virtud del Capítulo 11. Para los acuerdos que ya fueron modificados o extinguidos, la información financiera ha sido revelada de acuerdo con los nuevos términos y condiciones.

(3) Con fecha 24 de junio 2020, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar ciertos contratos de arriendo de aeronaves. Como parte de los contratos rechazados se incluyeron 17 aeronaves financiadas bajo la estructura EETC con un monto de MMUS\$ 844,1 y una aeronave financiada con un lease financiero con un monto de MMUS\$ 4,5.

(4) Con fecha 20 de octubre de 2020, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar un contrato de arriendo de aeronaves financiado bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 34,3.

(5) Con fecha 29 de septiembre de 2020, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo un financiamiento Debtor-in-Possesion (“DIP”) por un total de MMUS\$ 2,450, que consiste en MMUS\$ 1,300 de un tramo A (“Tramo A”) y MMUS\$ 1,150 de un tramo C (“Tramo C”), de los cuales MMUS\$ 750 son proveídos por partes relacionadas. Las obligaciones bajo el DIP están garantizadas por activos de propiedad de LATAM y de ciertas de sus subsidiarias, incluyendo, pero no limitado a, acciones, ciertos motores y repuestos.

Con fecha 8 de octubre de 2020, LATAM realizó un giro parcial por US\$MM 1,150 del Tramo A y Tramo C, y luego, en o alrededor del 22 de junio de 2021, LATAM realizó un giro adicional por US\$MM 500 del Tramo A y Tramo C.

Con fecha 18 de octubre de 2021, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo aprobación de la Corte por un tramo B (“el “Tramo B”) del financiamiento Debtor-in-Possesion (“DIP”) por hasta un total de MMUS\$ 750. Las obligaciones de este Tramo B, al igual que los tramos anteriores, están garantizadas con las mismas garantías otorgadas por LATAM y sus filiales sujetas al Procedimiento Capítulo 11, sin limitación, prendas sobre acciones, ciertos motores y repuestos. Los siguientes giros del DIP se deben realizar al Tramo B hasta que la proporción girada de este último sea igual a la de los tramos anteriores. Una vez que esta proporción se iguale, los giros son pro-rata.

Con fecha 10 de noviembre de 2021, la compañía realizó un giro parcial por US\$MM 200 del Tramo B y posteriormente el 28 de diciembre de 2021, LATAM realizó un nuevo giro por US\$MM 100. Con posterioridad a estos giros, LATAM todavía cuenta con MMUS\$ 1,250 de línea disponible para futuros giros.

El DIP tiene fecha de vencimiento el 8 de abril de 2022, sujeto a una potencial extensión, a elección de LATAM, por 60 días adicionales en el evento que el plan de reorganización de LATAM haya sido confirmado por una orden del Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, pero el plan no sea efectivo aún.

(6) Con fecha 31 de marzo 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó y, subsecuentemente con fecha 13 de abril de 2021, emitió una orden aprobando la moción presentada por la Compañía para extender ciertos contratos de arriendo de 3 aeronaves.

(7) Con fecha 17 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de una aeronave financiada bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 130,7.

(8) Con fecha 30 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 3 aeronaves financiadas bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 307,4.

(9) Con fecha 1 de noviembre de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 1 motor financiado bajo un lease financiero con un monto de MUSS\$ 19,5

(10) En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad cedió su participación en 5 establecimientos permanentes y dejó de controlar 6 Sociedades de cometido específico. Producto de lo anterior se modificó la clasificación de los pasivos financieros asociados a 18 aeronaves desde obligaciones garantizadas, 10 pasaron a ser arrendamientos financieros y 8 a pasivos por arrendamiento.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

Tipo de moneda	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de 2021	diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Real brasileño	338.953	300.659
Peso chileno (U.F.)	639.710	679.983
Dólar estadounidense	6.457.181	6.752.212
Total	<u>7.435.844</u>	<u>7.732.854</u>

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2021  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable		Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Préstamos a exportadores																		
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	114.000	-	-	-	-	114.000	123.366	-	-	-	-	123.366	Al Vencimiento	2,96	2,96
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.000	-	-	-	-	20.000	22.742	-	-	-	-	22.742	Al Vencimiento	4,20	4,20
0-E	HSBC	Inglaterra	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	13.053	-	-	-	-	13.053	Al Vencimiento	4,15	4,15
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	10.106	-	-	-	-	10.106	11.040	-	-	-	-	11.040	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	106.427	-	-	106.427	135	-	106.427	-	-	106.562	Trimestral	2,80	2,80
0-E	CITIBANK	EE.UU.	UF	60.935	-	-	-	-	60.935	64.293	-	-	-	-	64.293	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el público																		
97.030.000-7	BANCOESTADO	Chile	UF	-	159.679	-	-	343.218	502.897	49.584	159.679	-	-	355.114	564.377	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	-	-	700.000	800.000	-	1.500.000	187.082	-	698.450	803.289	-	1.688.821	Al Vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	16.079	12.412	34.958	37.891	97.135	198.475	17.926	12.412	34.044	37.466	96.379	198.227	Trimestral	1,48	1,48
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	29.054	11.661	32.639	34.970	58.388	166.712	31.375	11.661	32.188	34.733	57.983	167.940	Trimestral	1,64	1,64
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	-	2.209	24.703	32.327	85.119	144.358	-	2.209	24.703	32.327	85.119	144.358	Trimestral/Mensual	3,17	1,60
	SWAP Aviones llegados		US\$	10	-	-	-	-	10	10	-	-	-	-	10	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	273.199	-	-	-	-	273.199	274.403	-	-	-	-	274.403	Al Vencimiento	1,82	1,82
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	7.551	33.131	91.435	24.816	-	156.933	8.259	33.131	91.255	24.816	-	157.461	Trimestral	1,72	1,72
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	-	600.000	-	-	-	600.000	95	600.000	-	-	-	600.095	Al Vencimiento	2,00	2,00
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	1.644.876	-	-	-	1.644.876	-	1.630.390	-	-	-	1.630.390	Al Vencimiento	22,71	12,97
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	-	-	-	25.876	37.014	62.890	183	-	-	25.876	37.014	63.073	Trimestral	1,84	1,84
Arrendamientos financieros																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	682	1.370	-	-	-	2.052	694	1.370	-	-	-	2.064	Trimestral	3,68	3,23
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	19.101	52.371	12.513	-	-	83.985	19.198	52.371	12.359	-	-	83.928	Trimestral	1,37	0,79
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	7.216	19.537	28.165	-	-	54.918	7.313	19.537	27.905	-	-	54.755	Trimestral	1,56	0,96
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	1.335	15.612	52.010	54.443	138.058	261.458	4.472	15.612	51.647	54.064	137.430	263.225	Trimestral	2,09	2,09
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	16.601	50.373	135.201	17.492	-	219.667	17.755	50.373	127.721	17.188	-	213.037	Trimestral	4,03	2,84
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	800	3.842	11.562	647	-	16.851	903	3.842	11.562	647	-	16.954	Trimestral	1,88	1,88
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	-	-	-	248.354	284.773	533.127	1.771	-	-	244.490	280.341	526.602	Trimestral	2,88	2,03
Otros préstamos																		
0-E	Varios (**)		US\$	55.819	-	-	-	-	55.819	55.819	-	-	-	-	55.819	Al Vencimiento	-	-
Total				644.488	2.607.073	1.229.613	1.276.816	1.043.705	6.801.695	911.471	2.592.587	1.218.261	1.274.896	1.049.380	7.046.595			

(\*) Notar que las obligaciones están por su vencimiento y obligaciones contractualues, por ende no presentan cualquier resolución de Capítulo 11.

(\*\*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2021  
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable		Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Préstamos bancarios																		
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	619	-	324	-	-	943	666	-	324	-	-	990	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	74.661	-	-	-	-	74.661	98.864	-	-	-	-	98.864	Mensual	4,33	4,33
0-E	Merril Lynch Credit Products LLC	EE.UU.	BRL	185.833	-	-	-	-	185.833	240.089	-	-	-	-	240.089	Mensual	3,95	3,95
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	433	2.482	2.872	11.539	-	17.326	637	2.481	2.872	11.539	-	17.529	Trimestral	2,74	2,74
0-E	GA Telessis LLC	EE.UU.	US\$	320	1.147	2.695	2.850	3.987	10.999	409	1.147	2.695	2.850	3.987	11.088	Mensual	14,72	14,72
Otros préstamos																		
0-E	DEUTCHEBANK (*)	Brasil	US\$	20.689	-	-	-	-	20.689	20.689	-	-	-	-	20.689	Al Vencimiento		
Total				282.555	3.629	5.891	14.389	3.987	310.451	361.354	3.628	5.891	14.389	3.987	389.249			
Total consolidado				927.043	2.610.702	1.235.504	1.291.205	1.047.692	7.112.146	1.272.825	2.596.215	1.224.152	1.289.285	1.053.367	7.435.844			

(\*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2020  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable		Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
<b>Préstamos a exportadores</b>																		
97.032.000-8	SCOTIABANK	Chile	US\$	74.000	-	-	-	-	74.000	76.929	-	-	-	-	76.929	Al Vencimiento	3,08	3,08
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40.000	-	-	-	-	40.000	41.542	-	-	-	-	41.542	Al Vencimiento	3,49	3,49
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.000	-	-	-	-	20.000	20.685	-	-	-	-	20.685	Al Vencimiento	4,20	4,20
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.545	-	-	-	-	12.545	Al Vencimiento	4,15	4,15
<b>Préstamos bancarios</b>																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	11.255	-	-	-	-	11.255	11.665	-	-	-	-	11.665	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	139.459	-	-	139.459	3.300	-	139.459	-	-	142.759	Trimestral	2,80	2,80
76.362.099-9	BTG PACTUAL CHILE	Chile	UF	-	67.868	-	-	-	67.868	1.985	67.237	-	-	-	69.222	Al Vencimiento	3,10	3,10
<b>Obligaciones con el público</b>																		
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	-	177.846	-	382.267	560.113	25.729	-	177.715	-	395.652	599.096	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	-	-	-	700.000	800.000	1.500.000	82.572	-	-	698.450	803.289	1.584.311	Al Vencimiento	7,16	6,94
<b>Obligaciones garantizadas</b>																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	31.039	43.655	91.002	97.621	210.956	474.273	40.931	47.668	87.767	96.513	209.612	482.491	Trimestral / Semestral	2,95	2,95
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	42.740	34.150	77.693	81.244	35.302	271.129	50.001	34.150	75.808	80.316	34.969	275.244	Trimestral	3,11	3,11
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	6.329	11.606	19.935	-	-	37.870	7.952	12.522	19.588	-	-	40.062	Semestral	6,21	6,21
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	30.590	24.080	67.730	72.881	187.132	382.413	39.516	24.080	67.014	72.494	186.283	389.387	Trimestral	2,88	2,88
0-E	SMBC	EE.UU.	US\$	130.000	-	-	-	-	130.000	13.662	-	-	-	-	13.662	Al Vencimiento	1,73	1,73
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	10	-	-	-	-	10	10	-	-	-	-	10	Trimestral	-	-
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	273.199	-	-	-	273.199	1.395	272.794	-	-	-	274.189	Al Vencimiento	1,92	1,92
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	82.498	72.206	117.084	19.731	-	291.519	88.880	72.206	114.589	19.499	-	295.174	Trimestral	2,67	2,67
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	-	-	600.000	-	-	600.000	138	-	600.000	-	-	600.138	Al Vencimiento	2,27	2,27
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	-	793.003	-	-	793.003	-	-	769.615	-	-	769.615	Al Vencimiento	18,95	12,26
<b>Arrendamientos financieros</b>																		
0-E	ING	EE.UU.	US\$	5.965	-	-	-	-	5.965	6.017	-	-	-	-	6.017	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	13.875	2.034	2.052	-	-	17.961	13.922	2.034	2.052	-	-	18.008	Trimestral	1,99	1,54
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	77.994	58.993	113.186	43.778	18.841	312.792	78.860	58.993	109.086	42.558	18.619	308.116	Trimestral	2,58	1,77
0-E	PEFCO	EE.UU.	US\$	1.926	-	-	-	-	1.926	1.938	-	-	-	-	1.938	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	14.834	2.326	791	-	-	17.951	14.909	2.326	788	-	-	18.023	Trimestral	1,81	1,41
0-E	WELLS FARGO	EE.UU.	US\$	112.987	99.975	230.416	98.028	-	541.406	114.994	99.975	219.624	96.556	-	53.149	Trimestral	2,43	1,74
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	214.56	17.626	26.165	-	-	65.247	2.1550	17.626	25.840	-	-	65.016	Trimestral	1,30	0,76
0-E	RRPF ENGINE	Inglaterra	US\$	2.058	3.644	7.752	5.035	-	18.489	2.602	3.644	7.752	5.035	-	19.033	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	EE.UU.	US\$	4.538	4.631	12.808	753	-	22.730	4.599	4.632	12.608	752	-	22.591	Trimestral	1,61	1,01
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	11.519	9.385	25.937	768	-	47.609	11.595	9.386	25.563	767	-	47.311	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	58.512	49.240	135.489	84.178	-	327.419	60.094	49.240	125.274	82.149	-	316.757	Trimestral	4,00	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	8.996	9.062	1.464	-	-	19.522	9.319	9.009	1.435	-	-	19.763	Mensual	1,98	1,98
<b>Total</b>				<b>815.121</b>	<b>783.680</b>	<b>2.639.812</b>	<b>1.204.017</b>	<b>1.634.498</b>	<b>7.077.128</b>	<b>977.836</b>	<b>787.522</b>	<b>2.581.577</b>	<b>1.195.089</b>	<b>1.648.424</b>	<b>7.190.448</b>			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2020  
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Anual			
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años		Más de cinco años	Total Valor contable	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		MUS\$	MUS\$	%	%
Préstamos bancarios																		
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	409	318	216	-	-	943	333	311	324	-	-	968	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	80.175	-	-	-	-	80.175	91.672	-	-	-	-	91.672	Mensual	4,34	4,34
0-E	BANCO DO BRASIL	Brasil	BRL	199.557	-	-	-	-	199.557	208.987	-	-	-	-	208.987	Mensual	3,95	3,95
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	30.253	-	51.007	-	-	81.260	31.308	-	51.007	-	-	82.315	Trimestral / Semestra	4,09	4,09
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	2.342	797	1.620	-	-	4.759	2.439	797	1.620	-	-	4.856	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	144.120	-	-	-	-	144.120	141.094	-	-	-	-	141.094	Trimestral	3,07	3,07
0-E	GA Telessis LLC	EE.UU.	US\$	486	950	2.623	2.772	5.430	12.261	486	991	2.623	2.772	5.642	12.514	Mensual	14,72	14,72
Total				457.342	2.065	55.466	2.772	5.430	523.075	476.319	2.099	55.574	2.772	5.642	542.406			
Total consolidado				1.272.463	785.745	2.695.278	1.206.789	1.639.928	7.600.203	1.454.155	789.621	2.637.151	1.197.861	1.654.066	7.732.854			



## (b) Pasivos por Arrendamientos:

El movimiento de los pasivos por arrendamiento correspondiente al ejercicio informado es el siguiente:

	Aeronaves	Otros	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	3.042.231	129.926	3.172.157
Nuevos contratos	-	543	543
Término de contratos (*)	(7.435)	(285)	(7.720)
Renegociaciones	(35.049)	4.919	(30.130)
Pagos	(131.427)	(36.689)	(168.116)
Intereses devengados	158.253	9.348	167.601
Diferencias de cambio	-	(7.967)	(7.967)
Diferencia por conversión filiales	-	(38)	(38)
Otros variaciones	-	(5.324)	(5.324)
Total cambios	(15.658)	(35.493)	(51.151)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	3.026.573	94.433	3.121.006
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	3.026.573	94.433	3.121.006
Nuevos contratos	518.478	875	519.353
Término de contratos (*)	(724.193)	(5.300)	(729.493)
Renegociaciones	101.486	5.717	107.203
Pagos	(95.831)	(24.192)	(120.023)
Intereses devengados	88.245	8.334	96.579
Diferencias de cambio	-	3.356	3.356
Diferencia por conversión filiales	-	(2.332)	(2.332)
Otros variaciones	(31.097)	(3.914)	(35.011)
Total cambios	(142.912)	(17.456)	(160.368)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	2.883.661	76.977	2.960.638

## (\*) Rechazos flota del periodo

La Sociedad reconoce los pagos por intereses relacionados con los pasivos por arrendamiento en el resultado consolidado en el rubro de Costos financieros (Ver Nota 27(d)).

## (c) Derivados de cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Valor justo de derivados de tasa de interés	2.734	2.734	-	-	2.734	2.734
Total derivados de cobertura	2.734	2.734	-	-	2.734	2.734

## (d) Derivados de no cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de no cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Derivado de Combustible no registrado como cobertura	2.937	2.937	-	-	2.937	2.937
Total derivados de no cobertura	2.937	2.937	-	-	2.937	2.937

Los derivados de moneda extranjera corresponden a opciones, forwards y swap.

Operaciones de cobertura

Los valores justos de activos/ (pasivos) netos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Swaps de tasas de interés (1)	(2.734)	(2.734)
Opciones de combustible (2)	17.641	1.296

(1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves y créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(2) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

La Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja y de valor razonable (en el caso de los CCS). En el caso de las coberturas de combustible, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados en los próximos 12 meses desde la fecha de estado de situación financiera

consolidado, mientras que en el caso de las coberturas de tasas de interés, éstas ocurrirán e impactarán resultados a lo largo de la vida de los préstamos asociados, hasta su madurez. En el caso de las coberturas de moneda a través de un CCS, hay un grupo de relaciones de cobertura, en el que se generan dos tipos de coberturas contables, una de flujo de caja por el componente US\$/UF; y otra de valor razonable, por el componente de tasa flotante US\$. El otro grupo de relaciones de cobertura, solo se genera cobertura contable de flujo de caja por el componente US\$/UF.

Todas las operaciones de cobertura han sido realizadas para transacciones altamente probables, excepto para cobertura de combustible (ver nota 3).

Dado que ninguna de las coberturas resultó en el reconocimiento de un activo no financiero, ninguna porción del resultado de los derivados reconocido en el patrimonio neto fue transferido al valor inicial de ese tipo de activos.

Los montos reconocidos en resultados integrales y transferidos desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio, son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el ejercicio	38.870	(105.776)
Abono (cargo) transferido desde patrimonio	16.641	(13.016)

Ver nota 25 (f) para reclasificación a resultados de cada operación de cobertura y los impuestos diferidos relacionados en la Nota 18 b).

#### NOTA 20 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

La composición de las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar es la siguiente:

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de 2021	diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.966.633	1.757.799
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	2.893.520	564.326
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	<u>4.860.153</u>	<u>2.322.125</u>

#### (a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Acreedores comerciales	1.460.832	1.281.432
Otras cuentas por pagar	505.801	476.367
Total	<u>1.966.633</u>	<u>1.757.799</u>

A continuación, se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento	375.144	116.103
Proveedores compras técnicas	328.811	281.452
Handling y ground handling	176.142	137.626
Tasas embarque	171.128	181.049
Arriendos, mantenencias y servicios IT	143.586	110.472
Asesorías y servicios profesionales	129.682	146.753
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	104.241	142.709
Otros gastos del personal	90.410	105.696
Combustible	77.171	143.119
Servicios a bordo	56.072	58.099
Publicidad	49.865	53.419
Compañías Aéreas	32.152	27.668
Tripulación	12.007	16.541
Cumplimiento de metas	11.144	6.622
Flota JOL	9.891	7.840
Servicios terrestres	6.553	10.466
Otros	192.634	212.165
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.966.633</u>	<u>1.757.799</u>

#### b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores (*)	1.166.181	460.082
Gastos de personal devengados	59.327	72.696
Cuentas por pagar al personal (**)	58.153	2.186
Otros reclamos acordados (****)	1.575.005	-
Otros pasivos devengados (***)	34.854	29.362
Total pasivos devengados	<u>2.893.520</u>	<u>564.326</u>

(\*) Además de la cuenta por pagar por mantenimiento del curso normal de operaciones, este monto incluye algunos reclamos acordados con arrendadores de aviones relacionados con el mantenimiento.

(\*\*) Participación en utilidades y bonos (Nota 23 letra b).

(\*\*\*) Ver Nota 22.

(\*\*\*\*) Este monto incluye algunos reclamos acordados de flota, asociados a las negociaciones producto del Procedimiento Capítulo 11.

Los saldos incluyen Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, los montos que serán parte del acuerdo de reorganización, producto de la entrada al Procedimiento Capítulo 11 el día 26 de mayo de 2020, y el día 9 de julio para las filiales de LATAM en Brasil.

#### NOTA 21 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	24.330	21.188	490.217	364.342	514.547	385.530
Contingencias civiles	3.154	2.266	92.955	103.984	96.109	106.250
Contingencias laborales	388	320	98.254	48.115	98.642	48.435
Otros	-	-	21.855	17.821	21.855	17.821
Provisiones Investigación						
Comisión Europea (2)	-	-	9.300	10.097	9.300	10.097
Provisiones por contratos onerosos (3)	-	-	-	44.000	-	44.000
Total otras provisiones (4)	<u>27.872</u>	<u>23.774</u>	<u>712.581</u>	<u>588.359</u>	<u>740.453</u>	<u>612.133</u>

##### (1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la Sociedad. Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la Sociedad.

La dotación de provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

- (2) Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.
- (3) Durante el ejercicio 2020, basado en información de mercado sobre la caída en el precio de algunos activos se constituyó una provisión por contratos onerosos asociado a los compromisos de compra de aeronaves. Esta provisión fue reversada durante el ejercicio 2021 como consecuencia de los distintos acuerdos firmados por la Compañía.

- (4) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020, incluye el valor razonable correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de la normativa NIIF y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a NIIF 3.

#### Movimiento de provisiones:

	Contingencias (1)	Investigación Comisión Europea (2)	Contratos Onerosos	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	282.392	9.217	-	291.609
Incremento en provisiones	408.078	-	44.000	452.078
Provisión utilizada	(47.238)	-	-	(47.238)
Diferencia por conversión filiales	(58.654)	-	-	(58.654)
Reverso de provisiones	(25.563)	-	-	(25.563)
Diferencia de cambio	(979)	880	-	(99)
Saldos al 31 de diciembre de 2020	<u>558.036</u>	<u>10.097</u>	<u>44.000</u>	<u>612.133</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	558.036	10.097	44.000	612.133
Incremento en provisiones	403.229	-	-	403.229
Provisión utilizada	(84.497)	-	-	(84.497)
Diferencia por conversión filiales	(25.531)	-	-	(25.531)
Reverso de provisiones	(119.029)	-	(44.000)	(163.029)
Diferencia de cambio	(1.055)	(797)	-	(1.852)
Saldos al 31 de diciembre de 2021	<u>731.153</u>	<u>9.300</u>	<u>-</u>	<u>740.453</u>

- (1) Saldos acumulados incluyen depósito judicial entregado en garantía, con respecto al “Fundo Aeroviario” (FA), por MMUS\$ 65, realizado con el fin de suspender la cobranza y aplicación de multa. La Compañía está discutiendo en el Tribunal la constitucionalidad del requerimiento realizado por FA, calculado a la razón de 2,5% sobre la nómina, en una demanda legal. Inicialmente el pago de dicha contribución fue suspendido por una decisión judicial preliminar y cerca de 10 años después, esta misma decisión fue revocada. Como la decisión no es definitiva, la Compañía ha depositado los valores en abierto hasta aquella fecha, para así, evitar el proseguimiento de la cobranza y la aplicación de la multa.

Por último, si la decisión final es favorable a la Compañía, el depósito realizado y los pagos hechos posteriormente volverán a TAM. Por otro lado, si el tribunal confirma la primera decisión, dicho depósito se convertirá en un pago definitivo a favor del Gobierno de Brasil. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2021 se encuentra descrita en la Nota 31 en el N° Rol de la causa 2001.51.01.012530-0.

##### (2) Provisión por Investigación Comisión Europea

Provisión constituida con ocasión del proceso iniciado en diciembre de 2007 por la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea en contra de más de 25 líneas aéreas cargueras, entre las cuales se encuentra Lan Cargo S.A., y que forma parte de la investigación global iniciada en el año 2006 por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea, la que fuera llevada a cabo en forma conjunta por las autoridades Europeas y de los Estados Unidos de Norteamérica.

Respecto a Europa, la Dirección General de Competencia impuso multas por un total de € 799.445.000 (setecientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y cinco mil Euros) por infracciones a la normativa de la Unión Europea sobre libre competencia en contra de once (11) aerolíneas, entre las cuales se encuentran LATAM Airlines Group S.A. y su filial Lan Cargo S.A. Por su parte, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A., en forma solidaria, han sido multadas por la cantidad de € 8.220.000 millones (ocho millones doscientos veinte mil Euros), por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de LATAM. Con fecha 24 de enero de 2011, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea volvió a adoptar su decisión original de imponer a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa antes mencionada. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2021 se encuentra descrita en la Nota 31 en el punto 2 juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

#### NOTA 22 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (1)(2)	2.273.137	2.036.880	512.056	702.008	2.785.193	2.738.888
Impuesto a las ventas	3.870	7.609	-	-	3.870	7.609
Retenciones	31.509	27.853	-	-	31.509	27.853
Otros impuestos	4.916	3.931	-	-	4.916	3.931
Otros pasivos varios	19.144	12.518	-	-	19.144	12.518
<b>Total otros pasivos no financieros</b>	<b>2.332.576</b>	<b>2.088.791</b>	<b>512.056</b>	<b>702.008</b>	<b>2.844.632</b>	<b>2.790.799</b>

#### Movimiento Ingresos diferidos

	Ingresos diferidos				Ajustes aplicación NIC 29		Otras provisiones	Saldo final
	Saldo inicial	(1)		Fidelización (acreditación y canje)	Caducidad pasajes	Hiperafiliación Argentina		
		Reconocimiento	Uso					
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	3.540.466	1.970.203	(2.554.476)	(137.176)	(72.670)	(3.485)	(3.974)	2.738.888
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	2.738.888	4.221.168	(4.053.345)	(12.091)	(114.227)	-	4.800	2.785.193

(1) El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020; y al programa de pasajero frecuente LATAM Pass.

LATAM Pass es el programa de pasajero frecuente de LATAM que permite premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de millas o puntos que pueden ser canjeados por pasajes o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan millas o puntos LATAM Pass cada vez que vuelan en LATAM y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

- (2) Al 31 de diciembre de 2021, los Ingresos diferidos incluyen MUS\$ 58.509 correspondiente al saldo por devengar de la compensación comprometida por Delta Air Lines, Inc., el cual es reconocido en resultados, en función de la estimación de diferenciales de ingresos, hasta la implementación de la alianza estratégica. Durante el ejercicio, la Sociedad ha reconocido MUS\$ 118.188 por este concepto.

Adicionalmente, la Sociedad mantiene un saldo de MUS\$ 29.507 en el rubro Cuentas por pagar comerciales del Estado de Situación Financiera, correspondiente a la compensación de los costos a incurrir.

#### NOTA 23 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Prestaciones por jubilación	35.075	51.007
Prestaciones por renunciaciones	5.817	8.230
Otras prestaciones	15.341	14.879
<b>Total provisiones por beneficios a los empleados</b>	<b>56.233</b>	<b>74.116</b>

#### a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciaciones y otras prestaciones:

	Saldo inicial	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes	Beneficios pagados	(Ganancia)/ Pérdida Actuarial	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión	Saldo final
		MUS\$		MUS\$	MUS\$	
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	93.570	(18.759)	(8.634)	3.968	3.971	74.116
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	74.116	(11.391)	(5.136)	10.018	(11.374)	56.233

Los principales supuestos empleados en el cálculo, para la provisión en Chile, se presentan a continuación:

Supuestos	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
Tasa de descuento	5,81%	2,67%
Tasa esperada de incremento salarial	3,00%	2,80%
Tasa de rotación	5,14%	5,56%
Tasa de mortalidad	RV-2014	RV-2014
Tasa de inflación	3,44%	2,8%
Edad de jubilación mujeres	60	60
Edad de jubilación hombres	65	65

La tasa de descuento corresponde a la tasa de los Bonos del Banco Central de Chile BCP a 20 años plazo. Las tablas de mortalidad RV-2014, corresponden a las establecidas por la Comisión para el Mercado Financiero de Chile y para la determinación de las tasas de inflación se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

El cálculo del valor presente de la obligación por beneficios definidos es sensible a la variación de algunos supuestos actuariales como tasa de descuento, incremento salarial, rotación e inflación.

A continuación, se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS
Tasa de descuento		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(2.642)	(4.576)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	2.959	5.244
Tasa de Crecimiento Salarial		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	2.849	4.946
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(2.613)	(4.678)

(b) Provisión por beneficio, corto plazo:

	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS
Participación en utilidades y bonos (*)	58.153	2.186

(\*) Cuentas por pagar al personal (Nota 20 letra b)

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

(c) Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021 MUSS	2020 MUSS
Sueldos y salarios	825.792	850.557
Beneficios a corto plazo a los empleados	122.650	41.259
Otros gastos de personal	93.457	70.244
<b>Total</b>	<b>1.041.899</b>	<b>962.060</b>

NOTA 24 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS
Mantenimiento aeronaves y motores	276.816	392.347
Flota (JOL)	124.387	208.037
Tasas Aeroportuarias y de Sobrevuelo	26.321	-
Provisión vacaciones y gratificaciones	14.545	15.036
Otros pasivos varios	30.357	36.180
<b>Total cuentas por pagar, no corrientes</b>	<b>472.426</b>	<b>651.600</b>

NOTA 25 - PATRIMONIO

(a) Capital

El objetivo de la Sociedad es mantener un nivel adecuado de capitalización, que le permita asegurar el acceso a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a sus accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2021, es la cantidad de MUSS 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones (MUSS 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones al 31 de diciembre de 2020), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento.

## (b) Acciones autorizadas y pagadas

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones totalmente pagadas:

Movimiento acciones totalmente pagadas:	Nro. de acciones	Valor movimiento de acciones	Costo emisión y colocación de acciones (2)	Capital Pagado MUS\$
		(1) MUS\$	MUS\$	MUS\$
Acciones pagadas al 1 de enero de 2020	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2020	-	-	-	-
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2020	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
Acciones pagadas al 1 de enero de 2021	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2021	-	-	-	-
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2021	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265

(1) Los montos informados corresponden sólo a los originados por el pago de las acciones suscritas.

(2) Disminución del capital por la capitalización de las reservas por Costos emisión y colocación de acciones de acuerdo a lo establecido en las correspondientes Juntas Extraordinarias de Accionistas, en las que dichas disminuciones fueron autorizadas.

## (c) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUS\$ (178) corresponde a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones que mantenía en cartera.

## (d) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial	Plan de opciones sobre acciones	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	36.289	946	37.235
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	37.235	-	37.235

Estas reservas dicen relación con los "Pagos basados en acciones", explicados en Nota 34.

## (e) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial	Transacciones con no controlantes	Reservas legales	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	2.452.469	(3.125)	2.675	2.452.019
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	2.452.019	(3.383)	(538)	2.448.098

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	MUS\$ 2.665.692	MUS\$ 2.665.692
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con no controlantes (3)	(216.656)	(213.273)
Otras	(3.558)	(3.020)
Total	2.448.098	2.452.019

- Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor razonable de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.
- Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Comisión para el Mercado Financiero en el año 1979, en la Circular N° 1529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distributable y sólo puede ser capitalizada.
- El saldo al 31 de diciembre de 2021, corresponde a la pérdida generada por: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. en la adquisición de acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. por MUS\$ (3.480) y MUS\$ (20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolinhas Brasileiras S.A. por MUS\$ (885), la adquisición de Inversiones Lan S.A. de la participación no controladora en Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A. por un monto de MUS\$ (2) y la adquisición de participación no controladora de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MUS\$ (21.526) a través de Holdco Ecuador S.A., (3) la pérdida por la adquisición de la participación no controladora de Multiplus S.A. por MUS\$ (184.135)(ver Nota 1), (4), la adquisición de participación no controladora de Latam Airlines Perú S.A. a través de Latam Airlines Group S.A. por un monto de MUS\$ (3.225) y adquisición de la participación no controladora de LAN Argentina S.A. y de Inversora Cordillera a través de Transportes Aéreos del Mercosur S.A. por un monto de MUS\$ (3.383).

## (f) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por diferencias de cambio por conversión	Reservas de cobertura de flujo de caja	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	(2.890.287)	56.892	-	(22.940)	(2.856.335)
Cambio en el valor razonable					
del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	(105.776)	-	-	(105.776)
Reclasificado de ORI a resultados	-	(13.016)	-	-	(13.016)
Impuesto diferido	-	959	-	-	959
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	-	(3.968)	(3.968)
Impuesto Diferido IAS Actuarialespor Beneficios a los empleados	-	-	-	923	923
Diferencia por conversión filiales	(900.226)	-	-	-	(900.226)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	(3.790.513)	(60.941)	-	(25.985)	(3.877.439)
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	-	380	(380)	-	-
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	(3.790.513)	(60.941)	-	(25.985)	(3.877.439)
Cambio en el valor razonable					
del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	39.602	(23.692)	-	15.910
Reclasificado de ORI a resultados	-	(16.641)	6.509	-	(10.132)
Impuesto diferido	-	(58)	-	-	(58)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	-	10.017	10.017
Impuesto Diferido IAS Actuarialespor Beneficios a los empleados	-	-	-	(2.782)	(2.782)
Diferencia por conversión filiales	18.354	(732)	-	-	17.622
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	(3.846.862)

## (f.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.

## (f.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor razonable al cierre de cada período, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

Incluye el saldo del costo de las coberturas descontinuadas en los que la partida cubierta sigue existiendo. Esta se debe ir amortizando a medida que la Deuda se va a resultado.

## (f.3) Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos

Se originan por incrementos o disminuciones en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos, debido a cambios en las suposiciones actuariales y ajustes por experiencia, este último originado por diferencias entre los supuestos iniciales y los sucesos efectivamente ocurridos en el plan.

## (g) Ganancias (pérdidas) acumuladas

Movimiento de las Ganancias (pérdidas) acumuladas:

Periodos	Saldo inicial	Resultado del ejercicio	Dividendos	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	352.272	(4.545.887)	-	(4.193.615)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	(4.193.615)	(4.647.491)	-	(8.841.106)

## (h) Dividendos por acción

Durante el año 2021 y 2020 no se pagó dividendo.

## NOTA 26 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Pasajeros	3.342.381	2.713.774
Carga	1.541.634	1.209.893
Total	4.884.015	3.923.667

## NOTA 27 - COSTOS Y GASTOS POR NATURALEZA

## (a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Combustible	1.487.776	1.045.343
Otros arriendos y tasas aeronáuticas (*)	755.188	720.005
Arriendo de aviones (**)	120.630	-
Mantenimiento	533.738	472.382
Comisiones	89.208	91.910
Servicios a pasajeros	77.363	97.688
Otros costos de operaciones	959.427	1.221.183
Total	<u>4.023.330</u>	<u>3.648.511</u>

(\*) Se incluyen dentro de este monto gastos por arrendamiento (ver nota 2.21)

(\*\*) La línea de Arriendo de aviones incluye los costos asociados a los pagos por arriendo sobre la base de horas de vuelo (PBH) para los contratos que han sido modificados incorporando esa estructura. Para estos contratos que incluyen al comienzo del periodo pagos variables sobre la base de horas de vuelo (PBH) y posterior a esto pasan a tener cuotas fijas, se procedió a reconocer un activo por derecho de uso y pasivo por arrendamiento por estos montos a la fecha de modificación del contrato. Estos montos continúan amortizándose sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento desde la fecha de modificación de contrato, incluso si al comienzo tienen un periodo de pagos variables. Por lo tanto, y como resultado de la aplicación de la política contable de arrendamientos, el resultado del ejercicio incluye tanto el gasto de arriendo por los pagos variables (Arriendo de Aeronaves) así como también el gastos producto de la amortización del derecho de uso (incluido en la línea depreciación incluye en la letra b)) y el interés del pasivo por arrendamiento (incluido en Pasivos por arrendamiento letra c)).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Pagos por arrendamientos de activos de bajo valor	19.793	21.178
Concesiones reconocidas directamente en resultado	-	(110)
Total	<u>19.793</u>	<u>21.068</u>

## (b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Depreciación (*)	1.114.232	1.219.586
Amortización	51.162	169.800
Total	<u>1.165.394</u>	<u>1.389.386</u>

(\*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos (Ver Nota 17(a)) y del mantenimiento de las aeronaves reconocidas como activos por derecho de uso. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación al 31 de diciembre de 2021 es MUS\$ 351.701 y de MUS\$ 276.908 para mismo período 2020.

## (c) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	580.193	314.468
Arrendamientos financieros	46.679	45.245
Pasivos por arrendamientos	121.147	170.918
Otros instrumentos financieros	57.525	56.348
Total	<u>805.544</u>	<u>586.979</u>

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 23, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.



## (d) Pérdidas (ganancias) de actividades de reestructuración

Las Pérdidas (ganancias) de actividades de reestructuración se detallan a continuación.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Ajuste valor neto de realización flota disponible para la venta	73.595	331.522
Rechazo de contratos de flota	1.564.973	269.467
Rechazo de contratos IT	26.368	-
Indemnizaciones por reestructuración (*)	46.938	290.831
Asesorías legales	91.870	76.541
Renegociación de contratos de flota	516.559	-
Otros	16.879	21.648
<b>Total</b>	<b>2.337.182</b>	<b>990.009</b>

(\*) Ver Nota 2.1, letra c.

## (e) Otras (ganancias) pérdidas

Las Otras (ganancias) pérdidas se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Cobertura de combustible	-	82.487
Bajas de slot	-	36.896
Compromiso de compra	(44.000)	44.000
Deterioro de la plusvalía	-	1.728.975
Otros	13.326	(17.569)
<b>Total</b>	<b>(30.674)</b>	<b>1.874.789</b>

## NOTA 28 - OTROS INGRESOS, POR FUNCIÓN

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Tours	11.209	22.499
Arriendo de aviones	6.852	46.045
Aduanas y almacenaje	27.089	25.138
Mantenimiento	15.602	18.579
Canjes LATAM Pass no aéreos	40.481	42.913
Otros ingresos varios (*)	126.098	255.828
<b>Total</b>	<b>227.331</b>	<b>411.002</b>

(\*) Se incluye dentro de este monto MUS 118.188 de 2021 y MUS\$ 132.467 de 2020 correspondientes a la compensación de Delta Air Lines Inc por el JBA firmado en 2019.

## NOTA 29 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano, real brasileño y guaraní.

La moneda funcional se define como la moneda del entorno económico principal en el que opera una entidad y en cada entidad todas las otras monedas se definen como moneda extranjera.

Considerando lo anterior, los saldos por moneda señalados en la presente nota, corresponden a la sumatoria del concepto moneda extranjera de cada una de las entidades que componen LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	31 de diciembre de			
	2021	2020	2019	2018
Peso argentino	102,75	84,14	59,83	37,74
Real brasileño	5,57	5,18	4,01	3,87
Peso chileno	844,69	710,95	748,74	694,77
Peso colombiano	4.002,52	3.421,00	3.271,55	3.239,45
Euro	0,88	0,81	0,89	0,87
Dólar australiano	1,38	1,30	1,43	1,42
Boliviano	6,86	6,86	6,86	6,86
Peso mexicano	20,53	19,93	18,89	19,68
Dólar neozelandés	1,46	1,39	1,49	1,49
Nuevo sol peruano	3,98	3,62	3,31	3,37
Peso uruguayo	44,43	42,14	37,24	32,38

## Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

<u>Activos corrientes</u>	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS
Efectivo y equivalentes al efectivo	262.886	483.303
Peso argentino	6.440	16.885
Real brasileño	9.073	13.157
Peso chileno	9.759	32.368
Peso colombiano	4.745	2.168
Euro	7.099	10.361
Dólar estadounidense	195.264	369.455
Otras monedas	30.506	38.909
Otros activos financieros, corriente	12.728	12.981
Peso argentino	4	311
Real brasileño	4	4
Peso chileno	4.440	3.987
Peso colombiano	111	132
Euro	1.720	1.867
Dólar estadounidense	5.242	5.639
Otras monedas	1.207	1.041
Otros activos no financieros, corrientes	34.613	42.973
Peso argentino	5.715	11.058
Real brasileño	1.488	2.985
Peso chileno	20.074	15.913
Peso colombiano	121	175
Euro	1.936	2.667
Dólar estadounidense	1.106	2.351
Otras monedas	4.173	7.824

<u>Activos corrientes</u>	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	156.824	177.491
Peso argentino	6.850	1.881
Real brasileño	53	841
Peso chileno	47.392	38.340
Peso colombiano	455	209
Euro	24.143	24.370
Dólar estadounidense	56.676	98.385
Otras monedas	21.255	13.465
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	502	430
Peso chileno	19	9
Dólar estadounidense	483	421
Activos por impuestos corrientes	8.674	11.050
Peso argentino	322	389
Real brasileño	47	887
Peso chileno	681	1.003
Peso colombiano	1.618	675
Euro	70	235
Dólar estadounidense	406	354
Sol peruano	4.450	5.220
Otras monedas	1.080	2.287
Total activos corrientes	476.227	728.228
Peso argentino	19.331	30.524
Real brasileño	10.665	17.874
Peso chileno	82.365	91.620
Peso colombiano	7.050	3.359
Euro	34.968	39.500
Dólar estadounidense	259.177	476.605
Otras monedas	62.671	68.746

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MU\$	MU\$
<b>Activos no corrientes</b>		
Otros activos financieros, no corrientes	10.700	9.486
Real brasileño	3.326	3.574
Peso chileno	62	69
Peso colombiano	231	284
Euro	2.384	1.369
Dólar estadounidense	2.524	2.490
Otras monedas	2.173	1.700
Otros activos no financieros, no corriente	12.197	36.251
Peso argentino	32	39
Real brasileño	6.924	12.974
Dólar estadounidense	5.241	3.732
Otras monedas	-	19.506
<b>Activos corrientes</b>		
Cuentas por cobrar, no corrientes	3.985	4.984
Peso chileno	3.985	4.984
Activos por impuestos diferidos	6.720	2.228
Peso colombiano	4.717	221
Dólar estadounidense	10	13
Otras monedas	1.993	1.994
Total activos no corrientes	33.602	52.949
Peso argentino	32	39
Real brasileño	10.250	16.548
Peso chileno	4.047	5.053
Peso colombiano	4.948	505
Euro	2.384	1.369
Dólar estadounidense	7.775	6.235
Otras monedas	4.166	23.200

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$
<b>Pasivos corrientes</b>				
Otros pasivos financieros, corrientes	179.777	239.712	177.471	86.573
Peso argentino	1	2	-	-
Real brasileño	31	59	210	163
Peso chileno	135.431	40.552	159.541	70.639
Euro	259	87	184	258
Dólar estadounidense	43.919	198.996	17.460	15.504
Otras monedas	136	16	76	9
Cuentas por pagar comerciales y otras				
cuentas por pagar, corrientes	1.317.418	1.285.233	50.312	20.908
Peso argentino	234.358	228.069	2.335	7.315
Real brasileño	70.523	71.446	653	37
Peso chileno	280.405	312.921	44.438	10.991
Peso colombiano	7.673	12.300	1.134	1.165
Euro	134.146	143.780	887	41
Dólar estadounidense	472.800	392.914	73	912
Sol peruano	2.487	11.759	310	222
Peso mexicano	11.297	16.546	29	60
Libra esterlina	45.096	35.269	86	45
Peso uruguayo	775	441	58	-
Otras monedas	57.858	59.788	309	120
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	57	(229)	-	-
Peso chileno	6	-	-	-
Dólar estadounidense	51	(229)	-	-
Otros provisiones, corrientes	-	14	4.980	1.628
Peso chileno	-	-	25	29
Otras monedas	-	14	4.955	1.599

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
<u>Pasivos corrientes</u>				
Pasivos por impuestos, corrientes	-	399	-	-
Dólar estadounidense	-	399	-	-
Otros pasivos no financieros, corrientes	29.057	42.467	-	50
Peso argentino	1.604	961	-	-
Real brasileño	859	976	-	3
Peso chileno	1.332	5.836	-	1
Peso colombiano	941	622	-	38
Euro	1.375	3.206	-	-
Dólar estadounidense	21.174	19.707	-	-
Otras monedas	1.772	11.159	-	8
Total pasivos corrientes	1.526.331	1.567.596	232.763	109.159
Peso argentino	235.963	229.032	2.335	7.315
Real brasileño	71.413	72.481	863	203
Peso chileno	417.174	359.309	204.004	81.660
Peso colombiano	8.614	12.922	1.134	1.203
Euro	135.780	147.073	1.071	299
Dólar estadounidense	537.944	611.787	17.533	16.416
Otras monedas	119.443	134.992	5.823	2.063

Pasivos no corrientes	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes	33.205	268.320	15.375	4.250	359.623	403.841
Peso chileno	1.512	180.150	896	1.320	355.636	398.199
Real brasileño	86	351	-	-	-	-
Euro	135	427	90	-	-	-
Dólar estadounidense	31.413	87.280	14.389	2.930	3.987	5.642
Otras monedas	59	112	-	-	-	-
Cuentas por pagar, no corrientes	114.097	70.145	1.451	1.390	342	241
Peso chileno	41.456	47.752	1.451	1.390	342	241
Dólar estadounidense	71.339	21.051	-	-	-	-
Otras monedas	1.302	1.342	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	49.420	45.834	-	-	-	-
Peso argentino	1.074	696	-	-	-	-
Real brasileño	27.532	26.872	-	-	-	-
Peso colombiano	255	278	-	-	-	-
Euro	10.820	11.736	-	-	-	-
Dólar estadounidense	9.739	6.252	-	-	-	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	44.816	64.152	-	-	-	-
Peso chileno	44.816	64.152	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	241.538	448.451	16.826	5.640	359.965	404.082
Peso argentino	1.074	696	-	-	-	-
Real brasileño	27.618	27.223	-	-	-	-
Peso chileno	87.784	292.054	2.347	2.710	355.978	398.440
Peso colombiano	255	278	-	-	-	-
Euro	10.955	12.163	90	-	-	-
Dólar estadounidense	112.491	114.583	14.389	2.930	3.987	5.642
Otras monedas	1.361	1.454	-	-	-	-

Resumen general de moneda extranjera:	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de 2021	diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Total activos	509.829	781.177
Peso argentino	19.363	30.563
Real brasileño	20.915	34.422
Peso chileno	86.412	96.673
Peso colombiano	11.998	3.864
Euro	37.352	40.869
Dólar estadounidense	266.952	482.840
Otras monedas	66.837	91.946
Total pasivos	2.377.423	2.534.928
Peso argentino	239.372	237.043
Real brasileño	99.894	99.907
Peso chileno	1.067.287	1.134.173
Peso colombiano	10.003	14.403
Euro	147.896	159.535
Dólar estadounidense	686.344	751.358
Otras monedas	126.627	138.509
Posición Neta		
Peso argentino	(220.009)	(206.480)
Real brasileño	(78.979)	(65.485)
Peso chileno	(980.875)	(1.037.500)
Peso colombiano	1.995	(10.539)
Euro	(110.544)	(118.666)
Dólar estadounidense	(419.392)	(268.518)
Otras monedas	(59.790)	(46.563)

## NOTA 30 – GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACCION

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
Ganancias básicas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	(4.647.491)	(4.545.887)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	(7,66397)	(7,49642)
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
Ganancias diluidas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	(4.647.491)	(4.545.887)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	(7,66397)	(7,49642)

## NOTA 31 – CONTINGENCIAS

## I. Juicios.

## 1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos Comprometidos (*) MUS\$
Fidelidade Viagens e Turismo	Fazenda Pública do Município de São Paulo.	1004194-37.2018.8.26.0053 (EF1526893-48.2018.8.26.0090)	Acción anulatória para discutir los débitos de los procesos de infracción e imposición de multas (67.168.795 / 67.168.833 / 67.168.884 / 67.168.906 / 67.168.914 / 67.168.965), en el cual se alega insuficiencia en la base de cálculo de ISS, debido a que la empresa realizó supuestas deducciones indebidas.	Juicio distribuido el 31 de enero de 2018. El mismo día tuvimos una decisión favorable para suspender el débito sin garantía. El Municipio presentó recurso el 30/04/2018 contra esa decisión. El 11 de noviembre de 2019 hubo una decisión totalmente favorable para Tam Viagens S.A. El Municipio presentó recurso de apelación contra la citada resolución. Decisión del Tribunal favorable para Tam Viagens S/A de fecha 24.06.2021. Pendiente del recurso de Municipio.	99.198
LATAM Airlines Group S.A., Aerovías de Integración Regional S.A., LATAM Airlines Perú S.A., Latam-Airlines Ecuador S.A., LAN Cargo S.A., TAM Linhas Aereas S.A. y 32 filiales	United States Bankruptcy Court for the Southern District of New York	Case No. 20-11254	LATAM Airlines inició un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, presentando una solicitud voluntaria de amparo de acuerdo al mismo (el "Procedimiento Capítulo 11"), que otorga una suspensión automática de ejecución por, a lo menos, 180 días.	El 26 de mayo de 2020, LATAM Airlines Group S.A. y 28 subsidiarias (los "Deudores Iniciales") presentaron individualmente una petición voluntaria de reorganización ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebra de los Estados Unidos. Posteriormente, el 7 y 9 de julio de 2020, 9 deudores a filiales adicionales (los "Deudores Posteriores" y junto con los Deudores Iniciales, los "Deudores Posteriores"), incluida TAM Linhas Aereas S.A., presentaron solicitudes de quiebra voluntaria ante el Tribunal conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebra de los Estados Unidos. Los casos están pendientes de resolución ante el Honorable Juez James L. Garrity Jr. en el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York (el "Tribunal de Quiebras") y se administran de manera conjunta bajo el número de caso 20-11254. El 18 de septiembre de 2020, los Deudores recibieron la aprobación de la propuesta de financiamiento modificada para el financiamiento del Deudor en Posesión ("DIP") presentada el 17 de septiembre de 2020 por parte del Tribunal de Quiebras. El 18 de octubre de 2021, el Tribunal de Quiebras aprobó la solicitud de los Deudores de ciertos fondos DIP adicionales, esto es, el "Tramo B". El 26 de noviembre de 2021, los Deudores presentaron un plan conjunto de reorganización junto con una declaración informativa. Se llevará a cabo una audiencia el 27 de enero de 2022 para decidir sobre la idoneidad de la declaración informativa. El Tribunal de Quiebras ha extendido el período exclusivo de los Deudores para solicitar aceptaciones para el plan hasta el 26 de enero de 2022. Los Deudores Subsiguientes han solicitado una extensión adicional de sus períodos exclusivos para presentar y solicitar aceptaciones para el plan, hasta el 7 de enero de 2022 y 7 de marzo de 2022 respectivamente. Se llevará a cabo una audiencia sobre esa solicitud el 27 de enero de 2022. LATAM ha continuado su proceso de conciliación de reclamos y presentación de objeciones. Asimismo, LATAM continúa evaluando sus contratos y ha rechazado algunos de ellos. Se continúa con la revisión de sus obligaciones de flota existentes y buscando la aceptación y confirmación de su plan.	-0-
LATAM Airlines Group S.A.	2º Juzgado Civil de Santiago	C-8553-2020	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero.	El 01/06/20, LATAM Airlines Group S.A., en su calidad de representante extranjero del procedimiento de reorganización bajo las reglas del Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos, presentó la solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero como procedimiento principal, conforme a la ley 20.720. El 4/06/20 el Tribunal dictó la resolución que reconoce en Chile el procedimiento concursal de reorganización extranjera de la sociedad LATAM Airlines Group S.A. Todos los recursos deducidos contra dicha resolución han sido rechazados y se encuentra, portanto, firme. El proceso se mantiene abierto.	-0-

Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos Comprometidos
					(*) MUSS
Aerovías de Integración Regional S.A.	Superintendencia de Sociedades	-	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización adelantado.	El 12/06/20, la Superintendencia de Sociedades reconoció en Colombia el proceso de reorganización adelantado ante la Corte de Bancarota de los Estados Unidos de América para el Distrito Sur de Nueva York como un proceso principal, en los términos del Título III de la Ley 1116 de 2006. El 2/10/20, la Superintendencia de Sociedades reconoció en Colombia la decisión tomada el 18/09/20 por el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York por lo cual aprobó la propuesta de financiamiento DIP presentada por LATAM Airlines Group S.A. y las empresas que se acogieron voluntariamente al capítulo 11, incluidas las empresas colombianas. El 4 de noviembre de 2020, la Superintendencia de Sociedades adoptó el Protocolo de Comunicaciones Transfronterizas. El 14 de diciembre de 2020, la Superintendencia de Sociedades reconoció la orden dictada por la Corte de Bancarota el 20 de noviembre de 2020, por medio de la cual autorizó la emisión de acciones, la realización de los aportes de capital y la modificación de los contratos de garantía mobiliaria. El 27 de octubre de 2021, la Superintendencia de Sociedades reconoció la orden dictada por la Corte de Bancarota el 18 de octubre de 2021, por medio de la cual aprobó la segunda propuesta de financiación DIP presentada por LATAM Airlines Group S.A., y autorizó la modificación las garantías otorgadas en la primera propuesta de financiación DIP y la suscripción de los títulos al contrato de la financiación DIP. El 22 de diciembre de 2021, se le informó a la Superintendencia de Sociedades que el 26 de noviembre de 2021, LATAM Airlines Group S.A. había presentado el Acuerdo de Reorganización del que trata el Capítulo 11 y que la audiencia para que la Corte de Bancarota se pronuncie sobre el Acuerdo se llevará a cabo el 27 de enero de 2022. Esta fue la última actuación que se surtió en el proceso.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación	El 26/05/20 LATAM Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisional, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisional.	El 26/05/20 Peuco Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisional, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisional.	El 08/07/20 Piquero Leasing Limited presentó una solicitud de liquidación provisional, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 10/07/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisional.	El 28 de septiembre de 2020, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisional por un periodo de 6 meses. El proceso se mantiene vigente.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisional.	El 28 de septiembre de 2020, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisional por un periodo de 6 meses. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisional.	El 28 de septiembre de 2020, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisional por un periodo de 6 meses. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación	El 13 de mayo de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisional hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación	El 13 de mayo de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisional hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente.	-0-



<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS \$</u>
Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación	El 13 de mayo de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación	El 1 de diciembre de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 1 de diciembre de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 1 de diciembre de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El proceso se mantiene vigente.	-0-

## 2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS\$</u>
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes.	El 14/04/2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24/01/2011. El 11/05/2015 solicitamos la anulación de la decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la parte operativa de la misma que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a Lan en sólo una de esas cuatro rutas, y en la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta) Con fecha 9/11/2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. la imposición de multa por el importe de MUS\$9.299 (8.220.000 Euros). Esta multa fue apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo de Justicia resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea presentó una nueva decisión reiterando la imposición a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. El 31/05/2017 Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. solicitaron la anulación de esta Decisión a la Corte General de la Unión Europea. Presentamos nuestra defensa en diciembre de 2017. Con fecha 12 de julio de 2019 participamos en una audiencia ante el Tribunal Europeo de Justicia en la que confirmamos nuestra solicitud de anulación de la decisión o en su lugar una rebaja del importe de la multa. LATAM AIRLINES GROUP, S.A. tiene la expectativa de que el fallo de la Corte General de la Unión Europea, que se espera conocer a finales de marzo de 2022, pueda rebajar el importe de esta multa. El 17 de diciembre de 2020 la Comisión Europea presentó una prueba de reclamación por el total del importe de la multa (MUS\$9.299 (8.220.000 Euros)) ante el Tribunal de Nueva York que se ocupa del procedimiento de reorganización financiera solicitado por LATAM Airlines Group, S.A. y LAN Cargo, S.A. (Chapter 11) en mayo de 2020.	9.299
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) Ovre Rømerike Distrikt Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos), Cologne Regional Court (Landgericht Köln, Alemania).	-	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, se encuentran radicados en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania.	En el caso de Inglaterra, se celebró una mediación con la participación de casi todas las aerolíneas involucradas para intentar alcanzar un acuerdo que comenzó en septiembre de 2018, llegando a un acuerdo LATAM Airlines Group S.A. por un monto aproximado de GBP 636,000, firmándose un finiquito en diciembre de 2018, siendo pagado en enero de 2019. Esto concluyó la demanda respecto a todos los reclamantes de la Clase, con la excepción de uno de ellos con el cual se cerró un acuerdo en diciembre 2019 por un monto aproximado de GBP 222,469.63. El pago se realizó en enero 2020, y concluyó toda la demanda de Inglaterra. En el caso de Alemania LATAM solicitó la suspensión del caso en el Tribunal de Alemania, apoyándonos en el procedimiento de reorganización financiera solicitado por LATAM Airlines Group S.A. y LAN CARGO, S.A. en Estados Unidos (Chapter 11) en mayo de 2020. A su vez, DB Bamsdale AG presentó reclamo ante la Corte de EEUU, dentro de la oportunidad que tienen los acreedores para estos reclamos en el Chapter 11. Antes de que los Tribunales se pronunciaran se cerró un acuerdo con Bamsdale AG. El pago se realizó en noviembre 2021 y concluyó toda la demanda en Alemania. British Airways; KLM; Martinair; Air France; Lufthansa; Lufthansa Cargo y Swiss Air presentaron reclamos ante la Corte de EE.UU. LATAM objetó estas reclamaciones y tras su revisión la Corte de EE.UU. las desautorizó y anuló el 27 de mayo de 2021. Los dos procesos aún pendientes, en Noruega y Países Bajos, se encuentran en fase de radicación de pruebas, sin actividad, en el caso de Noruega desde enero de 2014 y desde febrero de 2021, en el caso de Países Bajos, y la cuantía es indeterminada. Posible.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> MUS\$
Aerolíneas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	Acción anulatória con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobre tasa de combustible (Fuel Surcharge).	Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUS\$ 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 201; (iii) Heman Merino: MUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 102. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condena en un periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el juzgado de la justicia federal en el presente proceso. ABSA inició una revisión judicial en busca de una reducción adicional del valor de la multa. En diciembre de 2018, el Juez de la Justicia Federal resolvió negativamente en contra de ABSA, indicando que no aplicará una reducción adicional a la multa impuesta. Con fecha 12/03/2019 se publicó la resolución del Juez y con fecha 13/03/2019 presentamos nuestra apelación respecto a esta resolución.	8.643
Aerolíneas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.403.6105	Recurso de nulidad con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de Febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IP y ILL, vinculadas al procedimiento administrativo 10831,005704 / 2006.43	Esperando manifestación de Serasa sobre la carta garantía de TAM y manifestación de la Unión desde el 21/08/2015. Se legalizó la manifestación el 29/01/2016. El 30/03/2016 se presentó un nuevo seguro garantía con los cambios solicitados por PGFN. El 20/05/2016 el proceso fue remitido para PGFN, que se manifestó el 03/06/2016. Sentencia que negó totalmente la solicitud de la empresa en la demanda. En la corte (TRF3) hubo una decisión que eliminó parte de la deuda y mantuvo la otra parte (que ya está adeudada por la Compañía pero que sólo debe pagar al final del proceso – MUS\$3.100– R\$ 17.302.858,00). Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	6.973
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2ª Região.	2001.51.01.012530-0 (vinculado a este proceso los Pas 19515.721154/2014-71, 19515.002963/2009-12)	Demanda ordinária con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la compañía a cobrar el Fondo Aeronáutico.	Sentencia judicial desfavorable en primera instancia. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. Con el fin de suspender la exigencia del crédito tributario se hizo un depósito en garantía a la Corte por (R\$ 260.223.373,10 - valores originales en 2012/2013), actualmente en MUS\$65.464. El 29/03/2016 se publicó la decisión judicial intimando al Perito para ofrecer todas las aclaraciones solicitadas por las partes en un plazo de 30 días. El 21/06/2016 se presentó la petición de las actoras que solicitan la recepción del dictamen de su asistente y el juicio urgente de la controversia. En caso de perder la causa, no existe monto comprometido adicional al depósito en garantía ya realizado.	65.464
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMP's.	La objeción (manifestações de inconformidade) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, fue distribuido/sortado al Primer Grupo Ordinario de CARF, esperando resolución. El Recurso de TAM fue incluido en la sesión de juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais el 25/08/2016. El 07/10/2016 fue publicado un acuerdo que convirtió el proceso en diligencia. A la fecha, el valor fue reducido porque algunas compensaciones fueron aprobadas por la Receita Federal do Brasil, extinguiendo el crédito. Debemos esperar a que se complete la diligencia debida.	29.484

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	Montos Comprometidos (*) MUS\$
Aerovías de Integración Regional, ARES S.A.	Circuit Court of the Eleventh Judicial Circuit in and for Miami-Dade County, Florida  Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá - Colombia	2013-20319 CA01	El 30 de julio de 2012 Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LATAM Airlines Colombia) inició un proceso legal en Colombia contra de Regional One INC y Volvo Aero Services LLC, con el fin de que se declare que estas compañías son responsables civilmente por los perjuicios morales y materiales causados a LATAM AIRLINES COLOMBIA, derivados del incumplimiento de obligaciones contractuales de la aviación HK-4107.  El 20 de junio de 2013 LATAM AIRLINES COLOMBIA fue notificada de la demanda radicada en los Estados Unidos de Norteamérica por Regional One INC y Dash 224 LLC por daños y perjuicios ocasionados por el avión HK-4107 argumentando incumplimiento por parte de LATAM AIRLINES GROUP S.A. de la obligación aduanera de obtener declaración de importación cuando el avión en abril de 2010 ingresó a Colombia para un mantenimiento solicitado por Regional One.	Proceso en Colombia. Se encuentra a cargo del Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá – Colombia. El 31/10/18 el Juez comió traslado a las partes de la objeción por error grave planteada por VAS contra la traducción presentada por el perito. El proceso entró a despacho desde el 11/03/2019 para cambiar perito de liquidación de perjuicios solicitado por LATAM AIRLINES COLOMBIA debido a que el designado anteriormente no se posesionó y para pronunciarse frente a la objeción por error grave de la traducción al español de documentos aportados en inglés, objeción presentada por VAS y de la que había corrido traslado a las partes en octubre de 2018.  Mediante Auto de fecha 13/08/2019 el Juzgado 45 Civil del Circuito, no decidió sobre los asuntos pendientes sino que decretó la nulidad de lo actuado desde el 14/09/2018, y ordenó remitir el proceso al Juzgado 46 Civil del Circuito aplicando el artículo 121 del C.G. del Proceso que indica que no podrá transcurrir un lapso superior a un (1) año para dictar sentencia de primera o única instancia, contado a partir de la notificación del auto admisorio de la demanda y si se vence este plazo sin haberse dictado la sentencia el Juez perderá automáticamente competencia para conocer del proceso, por lo cual, al día siguiente, deberá informarlo a la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura y remitir el expediente al Juez que le sigue en turno quien asumirá competencia y proferirá la providencia dentro del término máximo de 6 meses. El proceso se remitió el 14/09/2019 al Juzgado 46 Civil del Circuito, despacho que promovió conflicto negativo de competencia y lo remitió al Tribunal Superior de Bogotá para que decidiera cuál despacho, 45 ó 46 debe continuar con el manejo del proceso. El Tribunal decidió que debe continuar el Juzgado 45 con el manejo del proceso, por lo que este despacho en 15/01/2020 ha reactivado el trámite procesal ordenando el traslado a las partes de la objeción presentada por VAS por error grave de la traducción al español de documentos aportados en inglés. El 24/02/2020 declara que las partes no se pronunciaron sobre la objeción presentada por VAS y requiere a la parte actora para que por su conducto remita dictamen pericial de perjuicios correspondiente a las pretensiones de la demanda. Desde 16/03/20 se presenta suspensión de términos en Juzgados por la pandemia. El 01/07/20 se reactivan términos judiciales. El 18/09/20 se radica dictamen pericial de perjuicios solicitado por el Juzgado. El 14/12/20 el Juzgado ordena coner traslado del dictamen a las partes. Las sociedades demandadas REGIONAL ONE y VAS interponen recurso de reposición contra este auto, pretendiendo que se declare desistida la prueba del dictamen pericial por extemporaneidad en su presentación, lo cual es rechazado por el Juzgado. El 30/04/21 las demandadas REGIONAL ONE y VAS solicitan aclaración y complementación del dictamen, lo cuales decretado por el Juzgado mediante Auto de 19/05/21 dando al perito un plazo de 10 días hábiles. El escrito aclaratorio es radicado el 02/06/2021 y el 03/06/2021 el expediente entra al despacho del Juez. El 21/07/21 se traslada a las partes objeción por error grave del dictamen presentado por Regional One. El 05/08/21 entra al Despacho para resolver. El 07/10/21 el Despacho fijó fecha para audiencia de Instrucción y Juzgamiento para el 03/02/22. El 13/10/21 la demandada REGIONAL ONE presenta reposición la cual está pendiente de decisión a la fecha de presentar este informe. El 11 de enero de 2022 se radicó el desistimiento de la demanda debido a que el asunto ha sido transado ante el Juzgado de Quiebra en el que se tramita el proceso de Capítulo 11. Mediante Auto de 19/01/22, el Juzgado decretó la terminación del proceso por desistimiento de las pretensiones.  Proceso en Florida. El 04/06/2019, el Tribunal Estatal permitió a REGIONAL ONE adicionar un reclamo nuevo contra LATAM AIRLINES COLOMBIA por incumplimiento de contrato verbal. Dado el nuevo reclamo, LATAM AIRLINES COLOMBIA solicitó al Tribunal aplazar el juicio de agosto 2019 para poder investigar los hechos alegados por REGIONAL ONE para probar un contrato verbal. Continuó la etapa de descubrimiento de hechos, incluyendo las declaraciones verbales de los expertos de ambas partes, las cuales se han venido realizando desde el mes de marzo de 2020. Dada la pandemia del Covid-19 y la suspensión de los juicios en el Condado de Miami-Dade, el Tribunal canceló el juicio programado para junio 2020. Además, los reclamos contra Aires quedaron suspendidos dada la petición de reorganización radicada por LATAM AIRLINES GROUP S.A. y algunas de sus filiales incluida Aires, el 26 de mayo del 2020, bajo el Capítulo 11 del Código de Bancarota de los Estados Unidos. Dash y Regional One presentaron reclamos no garantizados ante la Corte de Bancarotas de los Estados Unidos, dentro de la oportunidad que tienen los acreedores para estos reclamos en el Capítulo 11. El 18/10/21 las partes participaron en una tercera mediación donde acordaron los términos de un acuerdo y finiquito global. El 16/12/21 el Tribunal de Bancarota del Distrito Sur de Nueva York aprobó el acuerdo y finiquito global. Como consecuencia de lo anterior, el 12/12/21, Dash y Regional One retiraron su demanda contra Aires en la Florida, terminándose el proceso.	9.500

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS\$</u>
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil	10880.722.355/2014-52	El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17/09/2014. El 01/06/2016 fueron juzgados los autos en Primera Instancia, de manera parcialmente favorable, retirando la multa aislada anteriormente aplicada. Se presentó un recurso voluntario el 30/06/2016, el cual espera juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Con fecha 09/09/2016, el proceso fue enviado a la Segunda Turma, Cuarta Cámara de la Tercera Sección de Juzgamiento del Consejo Administrativo de Recursos Fiscales (CARF). En septiembre de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Hacienda Nacional. Hacienda Nacional presentó una queja que fue negada por el tribunal.	7.661
LATAM Airlines Group S.A.	22° Juzgado Civil de Santiago	C-29.945-2016	Con fecha 18 de enero de 2017, la Sociedad fue notificada de una demanda de responsabilidad civil por la sociedad Inversiones Ranco Tres S.A., representada por el señor Jorge Enrique Saíd Yarur, la cual fue interpuesta en contra de LATAM Airlines Group S.A., por supuesto incumplimiento de obligaciones contractuales derivadas del contrato de la sociedad, así como también en contra de los directores y ejecutivos Ramón Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por el supuesto incumplimiento de sus funciones como directores y ejecutivos principales de la Compañía y, adicionalmente, en el caso de Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por supuesto incumplimiento en cuanto controladores de obligaciones derivadas del contrato de la sociedad. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 22/03/2017 se procedió a contestar la demanda, presentando la contraria su réplica el 04/04/2017 y LATAM su dúplica el 13/04/2017, concluyendo con este trámite la fase de discusión del juicio. Con fecha 02/05/2017 se realizó audiencia de conciliación, donde las partes no llegaron a acuerdo. Con fecha 12/05/2017 el Tribunal dictó el Auto de Prueba, resolución respecto de la cual interpusimos Recurso de Reposición por estar en desacuerdo con ciertos puntos de prueba, el cual fue parcialmente acogido por el Tribunal con fecha 27/06/2017, recibiendo la causa a prueba y concluyendo el término probatorio con fecha 20/07/2017. Con fecha 01 de agosto de 2017 se presentaron nuestras observaciones a la prueba. Con fecha 13 de diciembre de 2017 fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda al no existir hechos imputables a LATAM. El 26 de diciembre de 2017 el demandante presentó recurso de apelación. Con fecha 23 de abril de 2019, la causa fue alegada ante la Corte de Apelaciones de Santiago, la cual con fecha 30 de abril de 2019 confirmó el fallo absolutorio del Tribunal de primera instancia, siendo condenada la contraparte en costas en ambas instancias. El día 18 de mayo de 2019, Inversiones Ranco Tres S.A. interpuso Recurso de casación en la forma y en el fondo respecto al fallo de la Corte de Apelaciones. Con fecha 29 de mayo de 2019, la Corte de Apelaciones tuvo por interpuestos ambos recursos, y actualmente se espera que estos sean vistos por la Corte Suprema. Con fecha 11/08/21 Inversiones Ranco Tres S.A. solicitó la suspensión de vista del Recurso, atendido el reconocimiento por parte del 2° Juzgado Civil de Santiago del procedimiento de reorganización extrajera conforme a la Ley N° 20.720, por todo el período que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por la Corte Suprema.	15.694

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS\$</u>
Tam Linhas Aéreas S.A.	10ª Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo.	0061196-68.2016.4.03.6182	Embargos a la Ejecución Fiscal Nº 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007.	El 16/02/2017 la ejecución fiscal fue distribuida a la 10ª Vara Federal. El 18/04/2017 se protocolizó una petición informando nuestra solicitud de presentación de garantía. Actualmente se espera la manifestación de la contraparte sobre nuestra petición. Efectuada la sustitución de la garantía. En espera de plazo para pruebas.	27.129
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaria de Receita Federal	5002912.29.2019.4.03.6100	Acción judicial para discutir el débito del proceso administrativo 16643.000085/2009-47, informado en las notas anteriores y que consistía en una notificación para exigir la recuperación del Impuesto a la Renta y Contribución Social sobre la utilidad neta (SCL) derivada del detalle de gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Distribuida la acción el 28/02/2019. Con fecha 01/03/2019 se emite decisión judicial alejando la necesidad de garantía. Actualmente, debemos esperar la decisión final. El 06/04/2020 TAM Linhas Aéreas S.A. tuvo una decisión favorable (sentencia). El Tesoro Nacional puede apelar. Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	8.064
Tam Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720630/2017-16	Embargos a la Ejecución Fiscal Nº 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007. Juicio administrativo que trata de la multa por infracción en registro incorrecto en DI (declaración de importación)	La defensa administrativa fue presentada el día 28/09/17. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Especial (CRSF). En espera de la resolución.	15.646
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720852/2016-58	Valor cobrado indebidamente de COFINS importación.	Actualmente esperamos decisión. No existe fecha probable de decisión porque depende del juzgado de la entidad administrativa.	11.193
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo (referente a 2012).	El 29/05/2018 se presentó la defensa administrativa. Proceso convertido en diligencia.	22.136

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rolde la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*) MUS\$</u>
SNEA (Sindicato Nacional de empresas aeroviarias)	União Federal	0012177- 54.2016.4. 01.3400	Juicio para discutir sobre el aumento de 172% de los valores de TAT-ADR (Tarifa de Control de Aeródromo) y TAT-APP (Tarifa de Control de Aproximación) impuesto por el Departamento de Control de Espacio Aéreo ("DECEA").	El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión del Recurso de Apelación presentado por SNEA.	63.585
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	2001.5.101. 020420-0	TAM, junto con otras compañías del sector aéreo, es parte de una acción de repetición en Brasil, con el objetivo de buscar la declaración de inexistencia de una relación jurídico-tributaria para no verse obligada a recaudar el Adicional de Tarifa Aeroportuaria (ATAERO).	El caso se encuentra pendiente esperando la decisión en las instancias superiores de los tribunales de justicia. La cuantía es indeterminada. Si bien TAM es parte demandante, en la eventualidad de tener una sentencia negativa, TAM podría ser condenada a pagar las costas de la causa.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia da Receita Federal	10880- 900.424/2 018-07	Reclamo por saldo negativo de Impuesto a la Renta de Personas Jurídicas IRPJ (año calendario 2014/ejercicio 2015), objeto de compensaciones que no fueron aceptadas.	Presentada defensa administrativa el 19/03/2018. El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión administrativa.	12.509
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	19515- 720.823/2 018-11	Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 11/2013 a 12/2017.	El 28/11/2018 se presentó la defensa administrativa. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	92.152
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 832/2013- 19	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	17.153
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 834/2013- 16	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.436
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 837/2013- 41	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el cuarto trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	16.750

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales e instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MU\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 838/2013-96	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.316
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de Minas Gerais (2º Vara do Trabalho de Pedro Leopoldo/MG)	0012541-56.2016.5.03.0144	Acción colectiva por medio del cual el Sindicato dos Aeroviários de MG solicita que se condene a TAM a efectuar el pago correspondiente al cálculo correcto de los domingos y festivos.	Audiencia celebrada el 17/12/2019. En 30/04/2020, fuimos notificados de la sentencia judicial desfavorable en primera instancia, presentando un recurso de apelación. La Corte de Apelaciones confirmó la decisión de primera instancia. El proceso se encuentra en el Tribunal Superior del Trabajo.	12.256
LATAM Airlines Argentina S.A.	Juzgado de 1º Instancia en lo Comercial Nº 15 de Buenos Aires	11479/2012	Juicio iniciado por Proconsumer y la señora Rafaela Cabrera por cobro de tarifas en forma discriminada a usuarios extranjeros respecto de los nacionales por servicios contratados en Argentina.	El 07/03/2019 el Juez de primera instancia rechazó la demanda iniciada por la señora Cabrera e hizo lugar a la falta de legitimación opuesta por Proconsumer. El fallo fue apelado por la parte demandante con fecha 08.04.19 y se encuentra a resolver por la Sala D, la cual con fecha 30/7/2020 dispuso dar vista a la Fiscalía General ante la Cámara.	-0-
LATAM Airlines Group Argentina,	Juzgado de 1º Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 11 de la	1408/2017	Juicio iniciado con fecha 14/03/2017 por Consumidores libres Coop. Ltda. de provisión de servicios, pidiendo la devolución de ciertas tasas o diferencia	Después de una discusión de dos años por temas de jurisdicción y competencia, la demanda quedó radicada en el Juzgado de 1º Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 11 de la ciudad de Buenos Aires y con fecha 19/03/2019, se presentó la contestación de la demanda. Con fecha 26/3/2021 la Cámara resolvió	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.93 8842/2013-54	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución	12.406
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.93 8844/2013-43	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.292



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 841/2013-18	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.221
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.727 719/2019-71	Cobranza del Impuesto PIS/COFINS del período de 2014.	Defensa administrativa presentada el 11.01.2020. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	31.996
Lata Airlines Ecuador S.A.	Tribunal Distrital de lo Fiscal	17509-2014-0088	Fiscalización del Impuesto a la Renta 2006, en donde nos desconocieron gastos por combustible, tasas, entre otros, por no contar con los sustentos necesarios según lo indicado por la Administración.	Con fecha 06/08/2018 el Tribunal Distrital de lo contencioso tributario emitió la sentencia negando la solicitud de devolución por pago indebido. El 5 de septiembre se procedió a presentar el recurso de Casación en contra de la sentencia emitida por parte del Tribunal, estamos a la espera de la resolución por parte de los jueces de Casación. Al 31/12/18, los abogados han considerado que las probabilidades de recuperar este importe se han reducido al 30-40% debido a la presión de la del Ejecutivo sobre la Corte Nacional de Justicia y en general sobre la judicatura, para que los fallos no afecten a la caja fiscal; así como, al tratarse de diferencias que se basan por insuficiencia en la documentación soporte del gasto. Considerando el porcentaje de pérdida (mayor al 50%) se ha procedido al castigo contable de este recuperado.	12.505
Lata Airlines Group S.A.	Southern District of Florida. United States District Court	19cv23965	Acción civil presentada por José Ramón López Regueiro en contra de American Airlines INC y Lata Airlines Group S.A., solicitando indemnización por daños y perjuicios por el uso comercial del Aeropuerto Internacional José Martí de Cuba que indica fue reparado y acondicionado por su familia, previo al cambio de gobierno de la año 1959.	Con fecha 27/09/2019 LATAM Airlines Group S.A. fue emplazada de esta demanda. El 26 de noviembre de 2019 LATAM Airlines Group presentó una moción para desestimar el caso. Seguidamente, y como consecuencia de dicha moción, se presentó el 23 de diciembre de 2019 una moción para suspender la etapa de descubrimiento mientras la Corte toma una posición en la moción de desestimación. El 06/04/20 la Corte emitió una Orden de Suspensión temporal dada la incapacidad de proceder con el caso de manera regular como resultado de la duración indefinida y restricciones de la pandemia mundial. Las partes deben notificar a la Corte mensualmente la posibilidad de seguir adelante. Cuantía indeterminada.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 559/2017-91	Trata de la compensación no homologada de Cofins.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.612
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 547/2017-67	Trata de la compensación no homologada de Cofins Exportacion.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.068
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 553/2017-14	Trata de la compensación no homologada de Cofins Exportacion	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.830

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910555/2017-11	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en 12/2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.046
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910560/2017-16	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.713
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910550/2017-81	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.559
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910549/2017-56	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.530
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910557/2017-01	Trata de la compensación no homologada de Cofins.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.592
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.722712/2020-05	Juicio administrativo que trata de la cobranza de PIS/Cofins proporcionada (año fiscal 2015).	Defensa administrativa presentada el 28.05.2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	25.366
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.978948/2019-86	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 14º Trimestre de 2015.	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	14.377
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.978946/2019-97	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 13º Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	8.713
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.978944/2019-06	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 12º Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.281

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS\$</u>
Lata m Airlines Group S.A	23º Juzgado Civil de Santiago	C-8498-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas, la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 25/06/2020 fuimos notificados de la demanda. Con fecha 04/07/2020 presentamos un recurso de reposición en contra de la resolución que declaró admisible la acción deducida por CONADECUS, cuya resolución a la fecha se encuentra pendiente. Con fecha 11/07/2020 solicitamos al Tribunal dar cumplimiento a la suspensión de la presente causa, decretada por el 2º Juzgado Civil de Santiago, en reconocimiento del procedimiento de reorganización extranjera conforme a la Ley Nº 20.720, por todo el periodo que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por el Tribunal. Respecto a esta resolución, CONADECUS presentó Recurso de Reposición, con apelación en subsidio. La reposición fue rechazada por Tribunal con fecha 03/08/2020, teniendo por interpuesto recurso de apelación en subsidio. El recurso de apelación se encuentra actualmente pendiente ante la Corte de Apelaciones de Santiago. La cuantía por el momento es indeterminada. Proceso en Nueva York. Para la etapa al juicio en Chile, con fecha 31/08/2020 CONADECUS presentó un recurso ante el Tribunal de Quiebras de Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (el "Tribunal de Quiebras") con motivo de la suspensión automática impuesta por la sección 362 del Código de Quiebras de Estados Unidos, el cual prohíbe a las partes, entre otras cosas, iniciar o continuar demandas que involucren reclamos pre petición contra los Deudores, solicitando (i) levantar la suspensión automática en la medida necesaria para continuar tramitando la demanda colectiva interpuesta contra LATAM en Chile y (ii) programar una audiencia conjunta entre el Tribunal de Quiebras y el Segundo Juzgado Civil de Santiago en Chile (el "Tribunal de Insolvencia de Chile") para conocer de los asuntos relacionados con los reclamos de CONADECUS en Chile. Con fecha 18/12/2020, el Tribunal de Quiebras accedió parcialmente a la solicitud de CONADECUS, sólo en el sentido de permitirles continuar con su apelación contra la resolución del 23º Juzgado Civil de Santiago y sólo para los efectos que la Corte de Apelaciones determine si procede o no la suspensión en virtud de la Ley de Insolvencia chilena. El 31/12/2020 CONADECUS solicitó continuar con su apelación en contra de la resolución del 25º Juzgado Civil que aprobó la conciliación entre AGRECU y LATAM. El 19/2/21 el Tribunal de Quiebras resolvió acoger solo una de las solicitudes de CONADECUS, lo que les permitiría continuar con su apelación contra la resolución del 25º Juzgado Civil que aprobó la conciliación entre AGRECU y LATAM.	-0-
Lata m Airlines Group S.A	25º Juzgado Civil de Santiago	C-8903-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Asociación de Consumidores y Usuarios (AGRECU) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo y difuso de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 07 de julio de 2020 fuimos notificados de la demanda. El 21/08/2020 presentamos nuestra Contestación. Con fecha 01/10/2020 se realizó la audiencia de conciliación donde arribamos a una Conciliación con AGRECU, la que fue aprobada por el Tribunal con fecha 05/10/2020. Con fecha 07/10/2020, el 25º Juzgado Civil certificó que la resolución que aprobó la conciliación se encontraba firme y ejecutoriada. El 04/10/2020 CONADECUS presentó un escrito haciéndose parte y oponiéndose al acuerdo, lo cual fue rechazado con fecha 05/10/2020. CONADECUS solicitó la corrección de oficio el 08/10/2020 y la nulidad de todo lo obrado el 22/10/2020, las cuales fueron rechazadas con costas los días 16/11/2020 y 20/11/2020 respectivamente. LATAM presentó informes dando cuenta de la implementación del acuerdo el 19/05/2021 y el 19/11/2021. Actualmente CONADECUS mantiene recursos de apelación en contra de estas resoluciones. La cuantía por el momento es indeterminada.	-0-

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	13074.72 6429/20 21-41	Trata de la compensación no homologada de Cofins Complementaria referente el periodo de julio de 2016 a junio de 2017.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). En espera de la resolución	14.232
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	2007.34. 00.00991 9- 3(00098 50- 54.2007. 4.01.340 0)	Acción que busca revisar la incidencia de la Contribución a la Seguridad Social gravada sobre 1/3 de las vacaciones, pagos por maternidad y licencias por enfermedad / accidente.	Aguarda decisión judicial	56.436
TAM Linhas Aéreas S.A.	Justicia Cível do Rio de Janeiro/RJ	0117185- 03.2013. 8.19.000 1	MAIS Linhas Aéreas interpuso una demanda solicitando indemnización por supuestas ganancias que no habría obtenido durante el período en que una de sus aeronaves permaneció en reparación en el Centro Tecnológico LATAM en São Carlos / SP.	A TAM se le ordenó pagar una indemnización a Mais Linhas por lucro cesante y daño moral, estimado en RS48MM. Ambas partes apelaron la decisión, sin embargo, las apelaciones aún no han sido juzgadas por la Corte de Río de Janeiro. Previo a la resolución de los recursos MAIS presentó una solicitud de ejecución provisional por el monto de 48MM. El 21/09/21 TAM recurrió de la solicitud y presentó un seguro de garantía en los registros para evitar el bloqueo de las cuentas de la empresa.	8.330
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia da Receita Federal	13896.72 0385/201 7-96	Trata del pedido de restitución referente al saldo negativo do IRPJ, correspondiente al año calendario de 2011.	Presentada la defensa, que fue negada por RFB. Recurso de TAM parcialmente acogido. En espera de citación	25.889

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2021, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 21.
  - La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.
  - Producto de las devoluciones de aviones y motores realizadas a través del proceso de reorganización, de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, que permite el rechazo de algunos contratos, las contrapartes podrían presentar reclamos que, en el caso de ser admitidos por la Corte, podrían resultar en obligaciones contingentes para la Compañía (Ver nota 20 b).
- (\*) La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.

## II. Investigaciones gubernamentales.

- 1) Con fecha 06/04/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió la notificación de una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N°2530-19, sobre el programa de pasajero frecuente LATAM Pass. El último movimiento en esta investigación corresponde a la respuesta a un oficio en mayo de 2019.
- 2) Con fecha 09/07/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2565-19, sobre el Acuerdo de Alianza entre LATAM Airlines Group S.A. y American Airlines, Inc. El último movimiento en esta investigación corresponde a un requerimiento de información recibido el 03/11/2021.
- 3) El 26/07/2019 el SERNAC emitió el Ord. N°12.711 mediante el cual se propuso el inicio de un procedimiento voluntario colectivo respecto de informar eficazmente a los pasajeros sobre los derechos que les asisten en los casos de cancelación de vuelos o no presentación a embarque, como asimismo el deber de restituir las respectivas tasas de embarque conforme lo dispone el art. 133 C del Código Aeronáutico. La Compañía voluntariamente ha decidido participar de este procedimiento, en el cual se ha llegado a acuerdo con fecha 18 de marzo de 2020, lo que implica la devolución de tasas de embarque a partir del 1 de septiembre de 2021, con una cuantía inicial de MUS\$5.165, más MUS\$565, como asimismo la información a cada pasajero que desde el 18 de marzo de 2020 no haya volado, que las tasas de embarque se encuentran a su disposición. El 18/01/2021 el 14° Juzgado Civil de Santiago aprobó el citado acuerdo, publicando LATAM el 10/02/2021 un extracto de la resolución en diarios de circulación nacional, en cumplimiento de la normativa. El 03/09/2021 LATAM inició la ejecución del cumplimiento del acuerdo.
- 4) Con fecha 15/10/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2585-19, sobre

el Acuerdo entre LATAM Airlines Group S.A. y Delta Airlines Inc. Con fecha 13/08/2021, la FNE, Delta y LATAM llegaron a un acuerdo extrajudicial que puso término a esta investigación. El 28/10/21 el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia aprobó el acuerdo extrajudicial alcanzado por LATAM y Delta Air Lines con la Fiscalía Nacional Económica de Chile.

- 5) Con fecha 01/02/2018, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2484-18, sobre el transporte de carga aérea. El último movimiento en esta investigación corresponde recibido en enero 2022.
- 6) Con fecha 12/08/2021, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2669-21, sobre cumplimiento condición VII Res. N° 37/2011 H. TDLC. El último movimiento en esta investigación corresponde a un oficio recibido en diciembre de 2021 con fecha de respuesta 14 de enero de 2022.

## NOTA 32 - COMPROMISOS

### (a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con ciertos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Boeing 777 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, a partir del 1 de enero de 2023, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz en base consolidada, respecto de los cuales, en cualquier caso, el no cumplimiento no genera aceleración de los créditos.

La Sociedad y sus filiales no mantienen contratos de crédito que señalen límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad o las filiales, con excepción del detallado a continuación:

Respecto a la línea de crédito comprometida renovable (“Revolving Credit Facility”) establecida con un consorcio de doce bancos liderado por Citibank, con garantía de aviones, motores, repuestos y suministros por un monto total comprometido de US\$ 600 millones, ésta contempla restricciones de liquidez mínima, medida a nivel de la Sociedad Consolidada (con un nivel mínimo de US\$ 750 millones) y medida a nivel individual para las sociedades LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de US\$ 400 millones). El cumplimiento de estas restricciones es una condición precedente para poder utilizar la línea; si la línea está utilizada, dichas restricciones deben informarse trimestralmente, y el no cumplimiento de estas restricciones genera la aceleración del crédito. Al 31 de diciembre de 2021, esta línea de crédito se encuentra completamente utilizada.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores financieros detallados anteriormente.

Por otra parte, los contratos de financiamiento de la Sociedad establecen en forma general cláusulas relativas a cambios en la estructura de propiedad y en el controlador y disposición de los activos (lo que se refiere principalmente a transferencias importante de activos).

Según la Sección 362 del Código de Bancarrota, la presentación de peticiones voluntarias de quiebra suspendió automáticamente la mayoría de las acciones contra los Deudores, incluidas la mayoría de las acciones para cobrar las deudas incurridas antes de la fecha de la petición o para ejercer control sobre la propiedad de los Deudores.

En consecuencia, las contrapartes no pueden emprender ninguna acción como resultado de dichos supuestos incumplimientos. Específicamente, los contratos de financiamiento de la Compañía establecen en general que la presentación de procedimientos de Bancarrota o procedimientos similares constituyen un "Event of Default", los cuales son inaplicables bajo el Código de Bancarrota. En este momento, la Compañía no ha recibido avisos de terminación de acuerdos de financiamiento, sobre la base de tal evento de incumplimiento.

Con fecha 29 de septiembre de 2020 la sociedad firmó el denominado "Financiamiento DIP", que contempla restricciones de liquidez mínima de por al menos US\$400 millones a nivel consolidado.

Las obligaciones de LATAM para con los acreedores del Financiamiento DIP gozan de una súper preferencia administrativa reconocida conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América respecto de los demás pasivos, de la sociedad y de las entidades de su grupo empresarial que se hayan acogido al procedimiento bajo el Capítulo 11 ("Filiales Afectas"), previos al inicio del procedimiento bajo el Capítulo 11.

Asimismo, con el fin de garantizar los créditos bajo el Financiamiento DIP, LATAM y las Filiales Afectas otorgaron ciertas garantías, incluyendo, pero no limitado a, (i) garantías reales a ser constituidas sobre ciertos activos específicos, tales como motores de repuesto, inventario de repuesto, acciones en ciertas filiales (incluyendo, pero no limitado a, (a) prenda sobre las acciones de propiedad de LATAM en LAN Cargo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A., LATAM Travel II S.A., Technical Training Latam S.A. y Holdco I S.A., (b) prenda sobre las acciones de propiedad de LAN Cargo S.A. en Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A. y Lan Cargo Inversiones S.A. y (c) prenda sobre las acciones de propiedad de Inversiones LAN S.A. en LAN Cargo S.A., Transporte Aéreo S.A., Lan Pax Group S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., LATAM Travel Chile II S.A., Technical Training LATAM S.A. y Lan Cargo Inversiones S.A.), entre otros, conforme a las leyes de las jurisdicciones en los cuales éstos se encuentran ubicados, (ii) garantías personales de las Filiales Afectas y (iii) una garantía real de naturaleza general sobre activos de LATAM y las Filiales Afectas distintos de ciertos "Activos Excluidos" que comprenden, entre otras cosas, las aeronaves y el "Carve-Out" que comprende, entre otras cosas, ciertos fondos destinados a gastos del procedimiento bajo el Capítulo 11.

## b) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	Latam Airlines Perú S.A.	Cuarenta y cinco cartas de crédito	228.184	14-ene-22
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	Latam Airlines Perú S.A.	Cuatro cartas de crédito	15.176	23-nov-22
Lima Airport Partners S.R.L.	Latam Airlines Perú S.A.	Dos cartas de crédito	1.150	30-nov-22
Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	Latam Airlines Ecuador S.A.	Cuatro cartas de crédito	2.130	05-ago-22
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	Latam Airlines Ecuador S.A.	Cuatro cartas de crédito	1.500	20-jun-22
Aena Aeropuertos S.A.	Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.237	15-nov-22
American Alternative Insurance Corporation	Latam Airlines Group S.A.	Doce cartas de crédito	4.585	22-mar-22
Comisión Europea	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	9.333	29-mar-22
Metropolitan Dade County	Latam Airlines Group S.A.	Siete cartas de crédito	3.597	13-mar-22
BBVA	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	4.315	16-ene-22
JFK International Air Terminal LLC.	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.300	27-ene-22
Servicio Nacional de Aduanas	Latam Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	2.303	30-jul-22
Isocoles	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	12.750	06-ago-22
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	2.233	17-nov-25
União Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	8.250	04-feb-25
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	8.531	15-abr-25
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.417	04-abr-25
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.323	05-jul-23
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Siete póliza de seguro de garantía	9.542	06-abr-22
17ª Vara Cível da Comarca da Capital de João Pessoa/PB	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.247	25-jun-23
14ª Vara Federal da Seção Judiciária de Distrito Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.342	29-may-25
Tribunal de Justiça de Rio de Janeiro.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	11.198	30-ago-26
Vara Cível Campinas SP.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.577	14-jun-24
JFK International Air Terminal LLC.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.300	25-ene-22
7ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	41.029	20-abr-23
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.931	10-feb-26
Bond Safeguard Insurance Company	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.700	20-jul-22
Fundacao de Protecção e Defesa do Consumidor Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	4.079	20-sept-23
União Federal Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.251	16-nov-25
União Federal PGFN	Tam Linhas Aéreas S.A.	Tres póliza de seguro de garantía	17.621	04-ene-24
União Federal Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	27.446	30-jul-22
União Federal Fazenda Nacional	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Tres póliza de seguro de garantía	25.839	14-abr-23
União Federal PGFN	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	19.732	20-oct-22
Tribunal de Justiça de São Paulo.	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una póliza de seguro de garantía	4.709	31-mar-22
7ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.600	07-may-23
			<u>486.457</u>	

Las cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso se incluyen en Nota 17 Propiedades, plantas y equipos letra (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos, en numeral (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía.

## NOTA 33 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

(a) A continuación, se detallan las Transacciones con partes relacionadas:

RUT	Nombre	Naturaleza de relación	País de origen	Naturaleza de transacciones	Moneda o unidad de ajuste	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
						2021	2020
						MUS\$	MUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	23	28
				Préstamos recibidos (*)	US\$	(35.412)	(100.013)
				Intereses recibidos (*)	US\$	(34.694)	(5.700)
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista común	Chile	Ingresos por servicios prestados	CLP	26	13
96.989.370-3	Río Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	9	5
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	Servicios prestados de transporte de carga	USD	15	40
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	Arriendos de inmuebles recibidos	ARS	(5)	-
					USD	(42)	-
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	Servicios prestados transporte pasajero	BRL	12	13
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios prestados arriendo avión	US\$	-	22.215
				Servicios recibidos interlineal	US\$	(6.387)	(4.736)
				Servicios prestados interlineal	US\$	6.283	3.141
				Servicios prestados Handling	US\$	1.493	1.246
				Compensación por devolución anticipada de aviones	US\$	-	9.240
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	(963)	1.160
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	Servicios recibidos interlineal	US\$	(11.768)	(4.160)
				Servicios prestados interlineal	US\$	7.695	4.357
				Compensación por cancelación de compra de aviones	US\$	-	62.000
				Servicios prestados mantenimiento	US\$	(59)	3.310
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	(318)	30
Extranjera	QA Investments Ltd	Accionista común	Jersey Channel Islands	(*) Préstamos recibidos	US\$	(8.853)	(125.016)
				(*) Intereses recibidos	US\$	(8.673)	(7.125)
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Accionista común	Jersey Channel Islands	(*) Préstamos recibidos	US\$	(44.266)	(125.016)
				(*) Intereses recibidos	US\$	(43.367)	(7.125)
Extranjera	Lozuy S.A.	Accionista común	Uruguay	(*) Préstamos recibidos	US\$	(44.266)	(25.003)
				(*) Intereses recibidos	US\$	(43.367)	(1.425)

(\*) Operaciones correspondientes a los préstamos DIP tramo C.

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están revelados en Nota 9.

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de mercado y debidamente informadas.

## (b) Compensaciones al personal directivo clave y administrador

La Sociedad ha definido para estos efectos considerar personal clave, a los ejecutivos que definen políticas y lineamientos macro para la Sociedad y que afectan directamente los resultados del negocio, considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales y Directores.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	9.981	8.395
Honorarios de administradores	1.016	257
Beneficios no monetarios	501	1.719
Beneficios a corto plazo	16.639	13.624
Beneficios por terminación	513	4.539
Total	<u>28.650</u>	<u>28.534</u>

## NOTA 34 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

## Plan de compensaciones LP3 (2020- 2023)

La Sociedad implementó un programa para un grupo de ejecutivos, que dura hasta marzo de 2023, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2020 y marzo de 2023, en donde el porcentaje de cobro, es anual y acumulativo. La metodología es una asignación, de cantidad de unidades, en donde se pone una meta del valor de la acción.

El bono se activa, si se cumple el objetivo del precio de la acción definido en cada año. En caso el bono se acumule, hasta el último año, el bono total se duplica (en caso del precio de la acción se active).

Este Plan de compensaciones aún no se encuentra provisionado debido a que el precio de la acción exigible para su cobro está bajo el objetivo inicial.

## NOTA 35 - ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con arrendamientos financieros y pasivos por arrendamiento, los cuales se encuentran descritos en la Nota 19 Otros pasivos financieros.

## (b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Derivados de combustible	14.269	(46.579)
Garantías márgenes de derivados	(4.900)	14.962
Impuestos sobre transacciones financieras	(2.530)	(1.261)
Primas derivados de combustible	(17.077)	(3.949)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(21.287)	(5.828)
Garantías	(39.728)	(44.280)
Depósitos judiciales	(16.323)	38.528
Compensación de Delta Air Lines Inc.	-	62.000
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	<u>(87.576)</u>	<u>13.593</u>
Impuesto sobre transacciones financieras	(425)	(2.192)
Depósito de garantía recibido de la venta de aviones	18.900	-
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	<u>18.475</u>	<u>(2.192)</u>
Liquidación contratos de derivados	-	(107.788)
Fees pagados a instituciones financieras	(11.034)	-
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	<u>(11.034)</u>	<u>(107.788)</u>

## (c) Dividendos:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A. (*)	-	(571)
Total Dividendos Pagados	<u>-</u>	<u>(571)</u>

(\*) Dividendos pagados a accionistas minoritarios.



## (d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2020	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2021
		Obtención	Pago		Interés devengado y otros	Reclasificaciones	
			Capital	Capital			
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Préstamos a exportadores	151.701	-	-	-	7.460	-	159.161
Préstamos bancarios	525.273	-	-	(546)	(2.889)	-	521.838
Obligaciones garantizadas	1.318.856	-	(14.605)	(17.405)	(513.276)	(263.035)	510.535
Otras obligaciones garantizadas	1.939.116	661.609	(26.991)	(28.510)	135.405	44.793	2.725.422
Obligaciones con el público	2.183.407	-	-	-	69.791	-	2.253.198
Arrendamientos financieros	1.614.501	-	(421.452)	(40.392)	(181.717)	218.242	1.189.182
Otros préstamos	-	-	-	-	76.508	-	76.508
Pasivos por arrendamientos	3.121.006	-	(103.366)	(17.768)	(39.234)	-	2.960.638
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.853.860	661.609	(566.414)	(104.621)	(447.952)	-	10.396.482

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2019	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2020
		Obtención	Pago		Interés devengado y otros (*)	Reclasificaciones	
			Capital	Capital			
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Préstamos a exportadores	341.475	165.000	(359.000)	(4.140)	8.366	-	151.701
Préstamos bancarios	217.255	265.627	(4.870)	(2.397)	49.658	-	525.273
Obligaciones garantizadas	2.157.327	192.972	(48.576)	(21.163)	(823.984)	(137.720)	1.318.856
Otras obligaciones garantizadas	580.432	1.361.881	(42.721)	(27.744)	67.268	-	1.939.116
Obligaciones con el público	2.064.934	-	(774)	(55.613)	174.860	-	2.183.407
Arrendamientos financieros	1.730.843	-	(236.744)	(52.155)	34.837	137.720	1.614.501
Otros préstamos	101.261	-	(101.026)	(1.151)	916	-	-
Pasivos por arrendamientos	3.172.157	-	(122.063)	(46.055)	116.967	-	3.121.006
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.365.684	1.985.480	(915.774)	(210.418)	(371.112)	-	10.853.860

(\*) Interés devengado y otros, incluye MUS\$ 458.642 (MUS\$ (891.407) al 31 de diciembre de 2020), asociado al rechazo de contratos de flota.

## (e) Anticipos de aeronaves

A continuación, se presentan los flujos de efectivo asociados a compras de aeronaves, los cuales se incluyen en el estado de flujo de efectivo consolidado, en el rubro de Compras de propiedades, plantas y equipos:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Aumentos (pagos)	-	(31.803)
Recuperos	-	8.157
Total flujos de efectivo	-	(23.646)

## (f) Adiciones de activo fijo e intangibles

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de		
Compras de Propiedades, plantas y equipos:	587.245	324.264
Adiciones asociados a mantenimiento	302.858	173.740
Otras adiciones	284.387	150.524
Compras de activos intangibles	88.518	75.433
Otras adiciones	88.518	75.433

## (g) El efecto neto de la aplicación de hiperinflación en el estado flujo de efectivo consolidado corresponde a:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(65.901)	18.347
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	17.223	(13.872)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	48.678	(4.475)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-	-

## NOTA 36 - MEDIOAMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A tiene un compromiso con el desarrollo sostenible buscando generar valor social, económico y ambiental para los países donde opera y para todos sus stakeholders. La empresa gestiona los temas socio-ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad. La compañía tiene el compromiso de monitorear y mitigar su impacto al medioambiente en todas sus operaciones terrestres y aéreas, siendo un actor clave en la solución y búsqueda de alternativas para los desafíos de la compañía y de su entorno.

Algunas de las funciones de la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad en temas de medioambiente, en conjunto con las diversas áreas de la compañía, es velar por mantener el cumplimiento legal ambiental en todos los países donde está presente, de implementar y mantener un sistema de gestión ambiental corporativo, de usar de forma eficiente los recursos no renovables como el combustible de los aviones, de disponer de forma responsable sus residuos, y de desarrollar programas y acciones que le permitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, buscando generar beneficios ambientales, sociales y económicos para la compañía y los países donde opera.

La estrategia de sostenibilidad de LATAM lanzada en el año 2021 se fundamenta en 4 frentes de acción: Sistema de Gestión Ambiental, Cambio Climático, Economía Circular y Valor Compartido y desde ellos gestiona diferentes ámbitos relacionados con el medio ambiente. Con estos pilares, la compañía busca generar valor social, ambiental y económico para la sociedad y el negocio,

anticipándose a riesgos propios de los desafíos en sostenibilidad que plantea el escenario actual y futuro.

A continuación, se presentan los aspectos abordados en cada pilar de la estrategia:

#### Sistema de Gestión Ambiental

La compañía está trabajando en estandarizar su sistema de gestión ambiental a nivel transversal y bajo una misma estructura, para esto, busca certificar su operación bajo la Etapa II del Programa de Evaluación Ambiental de IATA (IEnvA), el cual está diseñado para evaluar y mejorar, de forma independiente, la gestión ambiental de las aerolíneas, dado que además de estar basado en la norma ISO 14001, involucra las mejores prácticas de la industria.

#### Gestión del Cambio Climático

Con el objetivo de gestionar su huella de carbono y contribuir a la protección de ecosistemas estratégicos de la región, LATAM se ha trazado como meta compensar el 50% de las emisiones domésticas al año 2030 y ser carbono neutro al año 2050, para esto ha enfocado su estrategia en:

1. Operación eficiente: con la implementación de LATAM Fuel Efficiency, programa corporativo de uso eficiente de combustible y que considera iniciativas en todas las áreas de la compañía que tienen impacto sobre el consumo de combustible.
2. Combustibles alternativos sostenibles (SAF): dada la importancia del Sustainable Aviation Fuel (SAF) para combatir el cambio climático a largo plazo, LATAM está desarrollando un plan de trabajo con enfoque en Brasil, que cuenta con una reconocida y larga experiencia en biocombustibles; y Chile, país con alto potencial de desarrollo en hidrógeno verde.
3. Compensación de emisiones: LATAM ha asumido un compromiso integral con el medioambiente y ha establecido diversas alianzas que le permitirán no sólo adquirir créditos de carbono para sus necesidades de compensación, además le permite contribuir a la conservación de ecosistemas estratégicos en la región.

#### Economía Circular

LATAM se ha propuesto eliminar los plásticos de un solo uso antes del 2023 y ser un grupo cero residuos a vertedero al 2027. Para alcanzar esas metas, ha revisado su gestión de residuos con el fin de impulsar la economía circular al interior de sus procesos, actuando desde la materialidad.

#### Valor Compartido

En creación de valor compartido, destaca el programa Avión Solidario, creado en 2011 y con el cual LATAM pone a disposición de la sociedad su estructura, conectividad y capacidad de transporte de pasajeros y de carga de manera gratuita en Sudamérica. El programa actúa en tres ámbitos de acción: da soporte a necesidades de salud, impulsa la conservación de los recursos naturales y brinda apoyo ante desastres naturales.

En el marco de la implementación de la estrategia, durante el 2021, la compañía trabajó en las siguientes iniciativas:

- Recertificación de la certificación de la norma internacional ISO 14001 en la operación de carga en Miami.
- Certificación de todas las operaciones de LATAM bajo el Programa de Evaluación Ambiental IEnvA de la IATA en stage 1.
- Medición y gestión de la huella de carbono corporativa
- Neutralización de las operaciones domésticas aéreas en las operaciones de Colombia.
- Lanzamiento del programa de compensación *Vuela Neutral*, dirigido a clientes corporativos del negocio de pasajeros y carga, les permite a los clientes conocer sus emisiones y elegir compensar sus emisiones con un proyecto del portafolio evaluado por LATAM.
- Verificación de las emisiones de la compañía bajo los esquemas EU-ETS y CORSIA.
- Estructuración de la línea base en gestión de residuos para avanzar en el cumplimiento de sus metas de economía circular.
- Evaluación de procesos para la eliminación de plástico de un solo uso en la operación.
- Fortalecimiento del programa Avión Solidario.

El grupo formó parte del Índice de Sostenibilidad Dow Jones por seis años consecutivos, siendo catalogado como uno de los más sostenibles del mundo. Hoy en día LATAM no participa de la selección por estar en proceso de reorganización financiera, pero sigue utilizando el análisis como benchmark y guía para implementar mejoras en sus procesos.

En 2021, de acuerdo a la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa de S&P, LATAM fue reconocida como la aerolínea más sostenible de la región y la cuarta a nivel mundial, de acuerdo a esta evaluación, LATAM fue incluida en el Yearbook 2022 en la categoría Bronce, manteniendo su posición como una de las compañías con mejor desempeño en sostenibilidad en la industria.

## NOTA 37 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

(1) En el marco del Procedimiento Capítulo 11 en el que se encuentra la Sociedad y alguna de sus filiales:

- a. Con fecha 8 de febrero de 2022, el juez del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York aprobó la petición de extensión del plazo de exclusividad relacionado al periodo de solicitud de votación del Plan de Reorganización de LATAM hasta el próximo 7 de marzo de 2022.
- b. Con fecha 10 de febrero de 2022, se suscribió una modificación al acuerdo de apoyo a la reestructuración o "Restructuring Support Agreement (RSA)", de fecha el 26 de noviembre de 2021. Mediante dicha modificación, se incorpora como parte del RSA, al Grupo Ad Hoc de Bonistas de LATAM, representados por White & Case LLP (W&C), el cual acordó, entre otras cosas, respaldar el Plan de Reorganización presentado por LATAM, y LATAM por su parte, acordó principalmente, pagar algunos honorarios profesionales de este grupo hasta cierto límite. Con la suscripción de esta modificación al RSA, el Plan de Reorganización presentado por LATAM cuenta a esta fecha con el apoyo de más del 67% de los Bonos de LATAM de 2024 y 2026, lo que se suma al apoyo que se tenía de acreedores que representan más del 70% de los créditos valistas de LATAM y algunos accionistas que tienen más del 50% del capital de LATAM.
- c. Con fecha 17 de febrero de 2022, previa aprobación del Directorio por recomendación del Comité de Directores, se presentó al Tribunal la Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada y un texto refundido y modificado del Contrato de Crédito DIP Existente (el "Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado"). Dicho Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado amplía la fecha de vencimiento prevista de todos los tramos del Contrato DIP Existente, refinancia y sustituye el financiamiento Tramo C existente bajo el Contrato de Crédito DIP Existente e incluye ciertas reducciones en las tasas e intereses.

Posteriormente, con fecha 7 de marzo de 2022, previa aprobación del Directorio por recomendación del Comité de Directores, se presentó al Tribunal ciertas modificaciones adicionales (las "Modificaciones Adicionales") que se acordaron a la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado con los posibles acreedores. Los términos de la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (modificado por las Modificaciones Adicionales) mantienen, en esencia, la estructura de la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado presentado ante el Tribunal el 17 de febrero de 2022.

LATAM está a la espera de la decisión del Tribunal en respuesta a la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

(2) Con fecha 25 de febrero 2022, se firmó un acuerdo para recibir bajo lease operacional 6 aviones de la familia A321NEO, los cuales sus entregas serán durante el 2023.

(3) Durante el mes de febrero, la Compañía presentó ante la Securities Exchange Commission ("SEC") una solicitud para registrar 200 millones de ADR (American Depositary Receipt) adicionales, con el sólo objeto de tener disponibles para emisión en el mercado ya que la mayoría de

los existentes ya habían sido emitidos. La Compañía informó que lo anterior no significa emitir nuevas acciones ni aumentar el capital, sino sólo permitir que los inversionistas en Estados Unidos accedan a este valor, el que tiene como activo subyacente las acciones ordinarias de LATAM, previamente emitidas.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2021 y hasta la fecha de emisión de estos estados financieros, no se tiene conocimiento de otros hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2021, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 8 de marzo de 2022.

# Filiais e coligadas



## LATAM AIRLINES GROUP S.A.

**Nome:** LATAM Airlines Group S.A.,  
**RUT:** 89.862.200-2

**Constituição:** Está constituída sob a forma de sociedade de responsabilidade limitada, por escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, outorgada no Cartório Eduardo Avello Arellano, tendo-se registrado extrato desta na Junta Comercial de Santiago na folha 20.341 nº 11.248 do ano de 1983 e uma publicação no Diário Oficial em 31 de dezembro de 1983.

Por escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada no Cartório de Santiago de Sr. Miguel Garay Figueroa, a empresa é transformada em sociedade anônima, sob o nome de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (atualmente LATAM Airlines Group S.A.) que, por disposição expressa da Lei nº 18.400, tem a qualidade de continuação legal da empresa pública do Estado criada em 1929 sob o nome de Companhia Aérea Nacional do Chile, em

relação às concessões aeronáuticas e de radiocomunicações, direitos de tráfego e outras concessões administrativas.

A Assembleia Geral Extraordinária da LAN Chile S.A. de 23 de julho de 2004 concordou em alterar o nome da empresa para “LAN Airlines S.A.”. Um extrato da escritura à qual foi reduzida a Ata da referida Assembleia foi registrado na Junta Comercial de Santiago na folha 25.128 nº 18.764 correspondente ao ano de 2004 e publicado no Diário Oficial em 21 de agosto de 2004. A data efetiva da mudança de nome foi 8 de setembro de 2004.

A Assembleia Geral Extraordinária da LAN Airlines S.A. de 21 de dezembro de 2011 concordou em alterar o nome da empresa para “LATAM Airlines Group S.A.”. Um extrato da escritura à qual foi reduzida a Ata da referida Assembleia foi registrado na Junta Comercial do Registrador de Imóveis na folha 4.238

nº 2.921 correspondente ao ano de 2012 e publicado no Diário Oficial em 14 de janeiro de 2012. A data efetiva da mudança de nome foi 22 de junho de 2012.

A LATAM Airlines Group S.A. rege-se pelas normas aplicáveis às sociedades anônimas, sendo registrada sob o nº 306, de 22 de janeiro de 1987, na Junta de Valores Mobiliários da Superintendência de Valores Mobiliários e Seguros.

**Observação:** As Demonstrações Financeiras das filiais são apresentadas neste relatório de forma resumida. As informações completas estão disponíveis ao público em nossos escritórios e na Superintendência de Valores Mobiliários e Seguros.

## TAM S.A. E FILIAIS

**Constituição:** Sociedade anônima constituída no Brasil em maio de 1997

**Objeto social:** Participar como acionista em outras sociedades, sobretudo em empresas que operem serviços regulares de transporte aéreo nacional e internacional e outras atividades conexas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo regular

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 3.661.721

**Resultado do exercício:** MUS\$ (746.692)

**Participação 2021:** 100,00%

**Varição ano/ano (a/a):** 0,00%

**% dos ativos da controladora:** -4,80411%

### Presidente do Conselho de Administração

Jerome Paul Jacques Cadier

### Diretores

Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Diretor Financeiro

Jerome Paul Jacques Cadier – Diretor Presidente e Diretor Comercial

Sergio Fernando Bernardes Novato – Diretor de Operações

## SOCIEDADES FILIAIS DA TAM S.A.

TAM LINHAS AEREAS S.A. E FILIAIS

**Individualização:** Sociedade anônima constituída no Brasil

**Objeto social:** (a) Exploração de serviços regulares de transporte aéreo de passageiros, carga ou bagagem, de acordo com a legislação em vigor;

(b) Exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo para transporte de passageiros, cargas e bagagens;

(c) Prestação de serviços de manutenção, reparo de aeronaves, motores, partes e peças próprias ou de terceiros;

(d) Prestação de serviços de hangaragem de aeronaves;

(e) Prestação de serviços de manutenção de pátio e pista, fornecimento de colaboradores de limpeza a bordo das aeronaves;

(f) Prestação de serviços de engenharia, assistência técnica e outras atividades relacionadas à indústria aeronáutica;

(g) Realização de instrução e treinamento referentes às atividades aeronáuticas;

(h) Análise e desenvolvimento de programas e sistemas;

(i) Compra e venda de peças, acessórios e equipamentos aeronáuticos;

(j) Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo, além das expressamente listadas acima;

(k) Importação e exportação de óleo lubrificante acabado; e

(l) Exploração de serviços de correspondente bancário

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 845.116

**Participação 2021:** 100,00%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:** -4,737%

### Presidente do Conselho de Administração

Jerome Paul Jacques Cadier

### Diretores

Jefferson Cestari – Diretor Financeiro

Sergio Fernando Bernardes Novato – Diretor de Operações

ABSA: AEROLINHAS  
BRASILEIRAS S.A. E FILIAL

**Individualização:** Sociedade anônima constituída no Brasil

**Objeto:** (a) Exploração de serviços regulares de transporte aéreo de passageiros, cargas e correios, nacionais e internacionais, de acordo com a legislação em vigor;

(b) Exploração de atividades auxiliares do transporte aéreo, tais como atendimento, limpeza e reboque de aeronaves, monitoramento de cargas, despacho operacional de voo, check-in e check-out e demais serviços previstos em legislação própria;

(c) Locação comercial e operacional, bem como transporte de aeronaves;

(d) Exploração de serviços de manutenção e comercialização de partes, peças e equipamentos de aeronaves; e

(e) Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo, além das expressamente listadas acima.

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 9.084  
**Participação 2021:** 100,00%  
**Varição a/a:** 0,00%  
**% dos ativos da controladora:**  
-0.23271%

**Presidente do Conselho de Administração**

Jerome Paul Jacques Cadier

**Diretores**

Diogo Abadio – Diretor Comercial  
Jefferson Cestari – Diretor Financeiro

*TRANSPORTES AEREOS  
DEL MERCOSUR S.A.*

**Individualização:** Sociedade anônima constituída no Paraguai

**Objeto social:** Tem um objeto amplo, que abrange as atividades aeronáuticas, comerciais, turísticas, de serviços, financeiras, de representação e de investimento, com destaque para as atividades aeronáuticas de transporte regular e não regular, transporte interno e internacional de pessoas, itens e/ou correspondência, entre outros, comerciais e de prestação de serviços de manutenção e assistência técnica em todos os tipos de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para aeronavegabilidade, entre outros

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 7.326  
**Participação 2021:** 94,98%  
**Varição a/a:** 0,00%  
**% dos ativos da controladora:**  
0,62414%

**Presidente do Conselho de Administração**

Enrique Alcaide Hidalgo

**Diretores**

Executivo: Enrique Alcaide Hidalgo  
Titular: Esteban Burt  
Titular: Diego Martínez  
Titular: Augusto Sanabria

**Administradores**

Enrique Alcaide Hidalgo  
Esteban Burt Artaza  
Diego Martinez  
Luis Galeano

*FIDELIDADE VIAGENS E TURISMO S.A.*

**Individualização:** Sociedade anônima constituída no Brasil em dezembro de 2013

**Objeto social:** (a) dedicação às atividades de agências de viagens e turismo, privadas e não privadas, previstas na legislação de turismo vigente; e

(b) administração e exploração de atividades turísticas para eventos e lazer

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 21.220  
**Participação 2021:** 100,00%  
**Varição a/a:** 0,00%  
**% dos ativos da controladora:**  
0,04646%

**Diretores:**

Jerome Paul Jacques Cadier – Diretor Presidente  
Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Diretor Financeiro  
Jefferson Cestari – Diretor sem designação específica  
Euzébio Angelotti Neto – Diretor sem designação específica

*CORSAIR PARTICIPAÇÕES LTDA.*

**Individualização:** Sociedade anônima constituída no Brasil

**Objeto social:** (a) Participação em outras sociedades civis ou comerciais, como acionista ou credor; e

(b) Administração de ativos próprios

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 34  
**Participação 2021:** 100,00%  
**Varição a/a:** 0,00%  
**% dos ativos da controladora:**  
0,00822%

**Presidente do Conselho de Administração**

Não há

**Diretores**

Claudia Sender Ramirez

*TP FRANCHISING LIMITED*

**Individualização:** Sociedade de responsabilidade limitada constituída no Brasil

**Objeto social:** (a) Concessão de franquias;

(b) Transferência temporária, gratuita ou remunerada, para seus franqueados, de direitos de uso de marcas, sistemas, conhecimentos, métodos, patentes, tecnologia de desempenho e quaisquer outros direitos, interesses ou bens, pessoais ou imóveis, tangíveis ou intangíveis, dos quais a Sociedade é ou se torna proprietária ou licenciada, referentes ao desenvolvimento, implantação, operação ou administração das franquias que vier a conceder;

(c) Desenvolvimento de qualquer atividade necessária para assegurar, na medida do possível, a manutenção e melhoria contínua dos padrões de desempenho de sua rede de franquias;

(d) Desenvolvimento de modelos de implantação, operação e administração

da rede de franquias e sua transmissão aos franqueados; e

(e) Distribuição, venda e comercialização de passagens aéreas e produtos afins, bem como qualquer negócio relacionado ou acessório ao seu objetivo principal, podendo ainda participar de outras sociedades como sócio ou acionista, no Brasil ou no exterior, ou em consórcios, bem como realizar projetos próprios, ou se associar a projetos de terceiros, ainda que para fins de fruição de incentivos fiscais nos termos da legislação vigente.

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 5

**Participação 2021:** 100,00%

**Variação a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
0,03522%

#### **Administradores**

Cláudia Sender Ramirez

Marcelo Eduardo Guzzi Dezem

Daniel Levy

## **LAN CARGO S.A. E FILIAIS**

**Constituição:** Constituída como sociedade anônima por escritura pública datada de 22 de maio de 1970, outorgada no Cartório de Sergio Rodríguez Garcés, constituição que se concretizou com a contribuição dos ativos e passivos da empresa Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituída em 3 de setembro de 1958 no Cartório de Santiago do Sr. Jaime García Palazuelos.

Por escritura pública datada de 20 de novembro de 1998, e cujo extrato foi registrado na folha 30.091 nº 24.117 da Junta Comercial de Santiago e publicado no Diário Oficial em 3 de dezembro de 1998, a Ladeco S.A. se uniu por incorporação na filial da LAN Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública datada de 22 de outubro de 2001, à qual foi reduzida a ata da Assembleia Geral Extraordinária da Ladeco S.A. na mesma data, o nome da empresa foi alterado para “LAN Chile Cargo S.A.”. Um extrato dessa escritura foi registrado na Junta Comercial do Registrador de Imóveis nas folhas 27.746 22.624 correspondentes ao ano de 2001 e publicado no Diário Oficial em 5 de novembro de 2001. A mudança

de nome entrou em vigor em 10 de dezembro de 2001.

Por escritura pública datada de 23 de agosto de 2004, à qual foi reduzida a ata da Assembleia Geral Extraordinária da LAN Chile Cargo S.A. Datada de 17 de agosto de 2004, o nome da empresa foi alterado para “LAN Cargo S.A.”. Um extrato dessa escritura foi registrado na Junta Comercial do Registrador de Imóveis nas folhas 26.994 nº 20.082 correspondentes ao ano de 2004 e publicado no Diário Oficial em 30 de agosto de 2004.

A Sociedade passou por diversas reformas, sendo a última a que consta da escritura pública datada de 20 de março de 2018, outorgada no Cartório do Sr. Patricio Raby Benavente, inscrita na folha 28810, nº 15276 da Junta Comercial de Santiago do ano de 2018, e publicada no Diário Oficial de 2 de agosto de 2018, em virtude do qual foi reduzido o número de diretores.

**Objeto social:** Realizar e desenvolver, por conta própria ou de terceiros, os seguintes: transporte em geral em qualquer das suas modalidades e, em particular, transporte aéreo de passageiros, carga e correspondência, dentro e fora do país; atividades turísticas, hoteleiras e outras que lhes

sejam complementares, em qualquer das suas modalidades, dentro e fora do país; a compra, venda, fabricação e/ou integração, manutenção, arrendamento ou qualquer outra modalidade de uso ou fruição, por conta própria ou de terceiros, de aeronaves, peças sobressalentes e equipamentos aeronáuticos, e a exploração destes a qualquer título; a prestação de todo o tipo de serviços e assessoria relacionados ao transporte em geral e, em particular, ao transporte aéreo em qualquer das suas modalidades, seja apoio terrestre, manutenção, assessoria técnica ou de qualquer outra natureza, dentro e fora do país, e todo o tipo de atividades e serviços referentes a turismo, hotelaria e outras atividades e bens acima referidos, dentro e fora do país. De acordo com os objetivos acima, a Companhia poderá realizar investimentos ou participar como sócia de outras sociedades, seja adquirindo ações ou direitos ou participações em qualquer outro tipo de associação, seja naquelas já existentes ou que venham a se constituir no futuro e, em geral, executar todos os atos e celebrar todos os contratos necessários e pertinentes aos fins indicados

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 346.022

**Resultado do exercício:** MUS\$ (137.747)

**Participação 2021:** 99,89804%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:** 3,71571%

#### **Presidente do Conselho de Administração**

Andrés Del Valle

#### **Diretores**

Andrés Bianchi Urdinola  
(executivo LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

Andrés Del Valle (executivo LATAM)

#### **Gerente Geral**

Andrés Bianchi Urdinola  
(executivo LATAM)

#### **SOCIEDADES FILIAIS DA LAN CARGO S.A.**

*FAST AIR ALMACENES DE CARGA S.A.*

**Individualização:** Sociedade anônima constituída no Chile

**Objeto social:** Realizar e desenvolver a exploração ou administração de armazéns ou entrepostos alfandegários, nos quais possa ser armazenado qualquer bem ou mercadoria até o momento da sua retirada, para

a sua importação, exportação ou outro destino aduaneiro, nos termos indicados na Portaria Alfandegária, seus regulamentos e outras normas correspondentes

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 6.741

**Participação 2021:** 99,89%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:** 0,05528%

#### **Diretores**

Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)

Andrés Bianchi Urdinola (executivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawiewitsch  
(executivo LATAM)

#### **Gerente Geral**

José Benjamin Paté Moreno  
(executivo LATAM)

*PRIME AIRPORT SERVICES INC. E FILIAL*

**Individualização:** Corporação constituída nos Estados Unidos

**Objeto social:** Realizar e desenvolver a exploração ou administração de armazéns ou entrepostos alfandegários, nos quais possa ser armazenado qualquer bem ou mercadoria até o momento da sua retirada, para a sua importação, exportação ou

outro destino aduaneiro, nos termos indicados na Portaria Alfandegária, seus regulamentos e outras normas correspondentes

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 2

**Participação 2021:** 99,971%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:** 0,00771%

#### **Gerente Geral**

Rene Pascua

*LAN CARGO OVERSEAS LIMITED E FILIAIS*

**Individualização:** Sociedade de responsabilidade limitada constituída em Bahamas

**Objeto social:** Participar de qualquer ato ou atividade que não seja proibido por nenhuma lei em vigor nas Bahamas

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 263.003

**Participação 2021:** 99,98%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:** 0,89572%

#### **Diretores**

Andres del Valle Eitel (executivo LATAM)

#### **Administração**

Andres del Valle Eitel (executivo LATAM)

*TRANSPORTE AÉREO S.A.*

**Individualização:** Sociedade anônima constituída no Chile

**Objeto social:** Participar de qualquer ato ou atividade que não seja proibido por nenhuma lei em vigor nas Bahamas.

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 32.469

**Participação 2021:** 87,126%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:** 1,07523%

#### **Diretores**

Enrique Cueto Plaza (executivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch  
(executivo LATAM)

#### **Gerente Geral**

José Tomás Covarrubias Cervero  
(executivo LATAM)

*LAN CARGO INVERSIONES S.A. E FILIAL*

**Individualização:** Sociedade anônima constituída no Chile



**Objeto social:** a) Comércio do transporte aéreo em qualquer das suas modalidades, seja de passageiros, correio e/ou carga, e tudo o que esteja direta ou indiretamente relacionado a essa atividade, dentro e fora do país, por conta própria ou de terceiros;

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

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

d) Desenvolvimento e/ou participação em todos os tipos de investimentos, tanto no Chile como no exterior, em questões direta ou indiretamente relacionadas a assuntos aeronáuticos e/ou outros objetivos sociais; e

e) Desenvolvimento e exploração de qualquer outra atividade derivada do objetivo social e/ou a ele vinculada, conexa, contributiva ou complementar.

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 147

**Participação 2021:** 99,00%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
1,09786%

#### **Diretores**

Andrés Bianchi Urdinola Plaza (executivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

#### **Gerente Geral**

Andres del Valle Eitel (executivo LATAM)

#### **CONNECTA CORPORATION**

**Individualização:** Corporação constituída nos Estados Unidos

**Objeto social:** Propriedade, arrendamento operacional e subarrendamento de aeronaves

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 1

**Participação 2021:** 100,00%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
0,31366%

#### **Gerente Geral**

Andrés Bianchi Urdinola

**LÍNEA AÉREA CARGUERA DE COLOMBIA S.A. (SUBSIDIÁRIA DA LAN CARGO INVERSIONES)**

**Individualização:** Sociedade anônima constituída na Colômbia

**Objeto social:** A prestação de serviço de transporte aéreo comercial público de carga e correio no território da República da Colômbia, e de e para a Colômbia.

Como objetivo social secundário, a sociedade pode prestar serviços de manutenção para si e terceiros; operar sua escola de operações e prestar serviços de instrução teórica e prática, além de treinamento de pessoal aeronáutico próprio ou de terceiros em suas diversas modalidades e especialidades; importar para si ou para terceiros peças sobressalentes, partes e peças relacionadas à atividade aeronáutica; prestar serviços aeroportuários a terceiros; representar ou intermediar companhias aéreas nacionais ou internacionais, de passageiros ou cargas e, em geral, empresas que prestem serviços no setor aeronáutico.

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 796

**Participação 2021:** 81,31%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
1,25865%

#### **Diretores:**

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (titular)

José Mauricio Rodriguez Munera (titular)

Jaime Antonio Gongora Esguerra (titular)

Andrés Bianchi Urdinola (suplente)

Santiago Alvarez Matamoros (suplente)  
Helen Victoria Warner Sanchez (suplente)

#### **Administração**

Jaime Antonio Gongora Esguerra (titular)  
Erika Zarante Bahamon (suplente)

**MAS INVESTMENT LIMITED (SUBSIDIÁRIA DA LAN OVERSEAS LIMITED)**

**Individualização:** Sociedade de responsabilidade limitada constituída em Bahamas

**Objeto social:** Realizar qualquer atividade não proibida pela lei das Bahamas e especificamente ter propriedade em outras filiais da LAN

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 1.446

**Participação 2021:** 100,00%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
0,17276%

#### **Diretores:**

J. Richard Evans

Carlton Mortimer

Charlene Y. Wels

Geoffrey D. Andrews

INVERSIONES AÉREAS S.A (SUBSIDIÁRIA DA LÍNEA AÉREA CARGO DE COLOMBIA)

**Individualização:** Sociedade anônima constituída no Peru

**Objeto social:** Promover, constituir, organizar, explorar e participar no capital e no patrimônio de todo o tipo de sociedades comerciais, civis, associações ou empresas industriais, comerciais, de serviços ou de qualquer outra natureza, nacionais e internacionais, bem como participar na sua administração ou liquidação. \*A aquisição, alienação e, em geral, a negociação com todos os tipos de ações, parcerias e qualquer valor de título permitido por lei... \*A prestação ou contratação de serviços técnicos, de consultoria e assessoria, bem como a execução dos contratos ou acordos para a realização desses fins

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 263.430  
**Participação 2021:** 66,43%  
**Variação a/a:** 0,00%  
**% dos ativos da controladora:** 0,74434%

#### **Presidente do Conselho de Administração**

Antonio Olortegui Marky

#### **Diretores**

Andrés Enrique del Valle Eitel  
Ramiro Diego Alfonsín Balza

#### **Gerente Geral**

Antonio Olortegui Marky

AMERICONSUL S.A DE C.V. (SUBSIDIÁRIA DA MAS INVESTMENT LIMITED)

**Individualização:** Sociedade anônima de capital variável constituída no México

**Objeto social:** Prestar e receber todo tipo de serviços técnicos, administrativos e de assessoria a empresas industriais, comerciais e de serviços; Promover, organizar, administrar, supervisionar, ensinar e dirigir cursos de formação de pessoal; Realizar todo tipo de estudos, planos, projetos, trabalhos de pesquisa; Contratar os profissionais e técnicos necessários

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 5  
**Participação 2021:** 99,80%  
**Variação a/a:** 0,00%  
**% dos ativos da controladora:** -0,02242%

#### **Administração:**

Luis Ignacio Sierra Arriola  
Hector Ivan Iriarte  
Claudio Torres

AMERICONSULT DE GUATEMALA S.A.  
(SUBSIDIÁRIA DA AMERICONSUL S.A DE C.V)

**Individualização:** Sociedade anônima constituída na Guatemala

**Objeto social:** Poderes de representação, mediação, negociação e comercialização; desenvolver todos os tipos de atividades comerciais e industriais; todo tipo de comércio em geral; amplo objetivo que permite todo tipo de operação no país

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 76  
**Participação 2021:** 99,13%  
**Variação a/a:** 0,00%  
**% dos ativos da controladora:** 0,00%

#### **Presidente do Conselho de Administração**

Luis Ignacio Sierra Arriola

#### **Diretores**

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

#### **Administração**

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

AMERICONSULT DE COSTA RICA S.A.  
(SUBSIDIÁRIA DA AMERICONSUL S.A DE C.V)

**Constituição:** Sociedade anônima constituída na Costa Rica

**Objeto social:** Comércio na indústria em geral, agricultura e pecuária

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 20  
**Participação 2021:** 99,80%  
**Variação a/a:** 0,00%  
**% dos ativos da controladora:** 0,00875%

#### **Administração**

Luis Ignacio Sierra Arriola  
Tesoureiro: Alejandro Fernández Espinoza  
Luis Miguel Renguel López  
Tomás Nassar Pérez  
Marjorie Hernández Valverde

## **LATAM AIRLINES PERÚ S.A.**

**Constituição:** Sociedade anônima constituída no Peru em 14 de fevereiro de 1997

**Objeto social:** Prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, nacional e internacionalmente, em conformidade com a legislação da aviação civil

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 43.445  
**Resultado do exercício:** MUS\$ (109.392)  
**Participação 2021:** 99,81%  
**Variação a/a:** 0,00%  
**% dos ativos da controladora:** -0,64188%

#### **Presidente do Conselho de Administração**

Cesar Emilio Rodríguez Larraín Salinas

#### **Diretores**

César Emilio Rodríguez Larraín Salinas  
Ignacio Cueto Plaza (executivo LATAM)  
Enrique Cueto Plaza (executivo LATAM)  
Jorge Harten Costa  
Andrés Rodríguez Larraín Miró Quesada  
Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada  
Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

#### **Gerente Geral**

Manuel Van Oordt

## INVERSIONES LAN S.A.

**Constituição:** Constituída como sociedade anônima por escritura pública datada de 23 de janeiro de 1990, outorgada no Cartório Humberto Quezada M., inscrita na Junta Comercial de Santiago nas folhas 3.462 nº 1.833 do ano de 1990, e publicada no Diário Oficial em 2 de fevereiro de 1990

**Objeto social:** Fazer investimentos em todos os tipos de bens, sejam eles móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Além disso, a Sociedade poderá constituir outros tipos de sociedades, de qualquer natureza; adquirir direitos em sociedades já constituídas, administrá-los, modificá-los e liquidá-los

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 458

**Resultado do exercício:** MUS\$ 90

**Participação 2021:** 100,00%

**Varição a/a:** 0,0%

**% dos ativos da controladora:** 0,00931%

**Presidente do Conselho de Administração:**

Andrés Del Valle (executivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch

(executivo LATAM)

**Gerente Geral**

Gregorio Bekes (executivo LATAM)

## LATAM Travel Chile II S.A.

**Individualização:** Sociedade anônima constituída no Chile

**Objeto social:** A exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou internacionais, dedicados às atividades hoteleiras, marítimas, aéreas e turísticas em geral; a intermediação de serviços turísticos como: (a) a reserva de lugares e venda de bilhetes em todos os meios de transporte nacionais e internacionais;

(b) a reserva, aquisição e venda de alojamento e serviços turísticos, ingressos ou bilhetes para todo o tipo de espetáculos, museus, monumentos e áreas protegidas do país;

(c) a organização, promoção e venda dos chamados pacotes turísticos, entendendo-se como tal o conjunto de serviços turísticos (manutenção, transporte, alojamento etc.), ajustado ou projetado a pedido do cliente a um preço pré-estabelecido, para ser operado em território nacional;

(d) o transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo e fluvial dentro e fora do território nacional;

(e) o arrendamento e fretamento de aviões, navios, ônibus, trens e outros meios de transporte para a apresentação de serviços turísticos;

(f) o comércio de transporte aéreo em qualquer de suas modalidades, seja de passageiros, carga ou correio; e

(g) todos os demais direta ou indiretamente relacionados à prestação dos serviços descritos acima.

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 10

**Participação 2021:** 100,00%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**

-0,00653%

**Diretores**

Andres del Valle Eitel (executivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch  
(executivo LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

**Gerente Geral**

Claudia Caceres Araya (executivo LATAM)

## LATAM TRAVEL S.R.L.

**Constituição:** Sociedade de responsabilidade limitada constituída na Bolívia

**Objeto social:** Exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou internacionais, dedicados às atividades hoteleiras, marítimas, aéreas e turísticas em geral

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 0

**Participação 2021:** 99,00%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
(0,00011%)

**Diretores**

Julio Quintanilla Quiroga

Sergio Antelmo

## LAN PAX GROUP S.A.

**Constituição:** Constituída como sociedade anônima por escritura pública datada de 27 de setembro de 2001, outorgada no Cartório de Santiago do Sr. Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita na Junta Comercial de Santiago nas folhas 25.636 n° 20.794 de 04 de outubro de 2001 e publicada no Diário Oficial em 6 de outubro de 2001

**Objeto social:** Fazer investimentos em todos os tipos de bens, sejam eles móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Dentro do seu ramo de negócios, a sociedade poderá constituir todos os tipos de sociedades, de qualquer natureza; adquirir direitos em sociedades já constituídas, administrá-los, modificá-los, liquidá-los. Em geral, poderá adquirir e alienar todo o tipo de bens e explorá-los, por conta própria ou de terceiros, bem como praticar todo o tipo de atos e celebrar todos os tipos de contratos que sejam conducentes aos seus fins. Realizar o desenvolvimento e exploração de qualquer outra atividade derivada do objetivo social e/ou a ele vinculada, conexa, contributiva ou complementar

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 16.925

**Resultado do exercício:** MUS\$ (7.447)

**Participação 2021:** 100,00%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
-9,28638%

### Diretores

Andres del Valle Eitel (executivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch  
(executivo LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

### Gerente Geral

Andres del Valle Eitel (executivo LATAM)

### SOCIEDADES FILIAIS DA LAN PAX GROUP S.A. E PARTICIPAÇÕES

INVERSORA CORDILLERA S.A. E FILIAIS

**Individualização:** Sociedade anônima constituída na Argentina

**Objetivo:** Realizar investimentos por conta própria ou por conta de terceiros ou associados a terceiros, em outras sociedades anônimas, qualquer que seja seu objetivo, estabelecidas ou a serem estabelecidas, dentro ou fora do território da República Argentina, mediante aquisição, constituição ou alienação de participações, ações, quotas, títulos, opções, obrigações negociáveis, conversíveis ou não, outros valores mobiliários ou outras formas de investimento que sejam permitidas, de acordo com a regulamentação em vigor a cada momento, seja com o objetivo

de mantê-los no carteira ou alienando-os total ou parcialmente, conforme for o caso. Para tal, a sociedade poderá realizar todas as operações que não sejam proibidas por lei para efeitos de cumprimento do seu objetivo e tenha plena capacidade jurídica para adquirir direitos, contrair obrigações e praticar atos que não sejam proibidos por lei ou por estatuto.

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 467.511

**Participação 2021:** 99,984%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
0,40466%

### Diretores

Manuel Maria Benites

Jorge Luis Perez Alati

Rosario Altgelt

### Administração

Manuel Maria Benites

Jorge Luis Perez Alati

Jerónimo Cortes

Javier Norberto Macías

Diego Potenza

### LATAM TRAVEL S.A.

**Individualização:** Sociedade anônima constituída na Argentina

**Objeto social:** Realizar, por conta própria ou de terceiros e/ou associados a terceiros, no país e/ou no exterior, as atividades e operações a seguir:  
a) COMERCIAIS: Realizar, intervir, desenvolver ou conceber todo o tipo de operações e atividades que envolvam a venda de passagens aéreas, terrestres, fluviais e marítimas, nacionais e internacionais, ou qualquer outro serviço relacionado à indústria do turismo em geral. Os referidos serviços poderão ser executados por conta de terceiros, por mandato, comissão, mediante a utilização de sistemas ou métodos que se considerem convenientes para tal fim, sejam eles manuais, mecânicos, eletrônicos, telefônicos, através da Internet, ou de qualquer outra classe ou tecnologia que seja adequada para esta finalidade. A Sociedade poderá realizar atividades concomitantes ou relacionadas ao objetivo descrito, tais como venda, importação, exportação e reexportação, licenciamento e representação de todos os tipos de bens, serviços, know-how e tecnologia, direta ou indiretamente vinculados ao objetivo descrito; comercializar por qualquer meio ou titular a tecnologia que cria ou cuja licença ou patente adquire ou administra; desenvolver, distribuir, promover e comercializar todo tipo de conteúdo para mídia de qualquer tipo;

b) **TURÍSTICAS:** Mediante a realização de todo o tipo de atividades relacionadas à indústria do turismo e hotelaria, como operador responsável ou operador de serviços de terceiros ou como agente de viagens. Mediante a preparação de programas de intercâmbio, turismo, excursões e passeios; intermediação, reserva e localização de serviços em qualquer meio de transporte no país ou no exterior e venda de passagens; intermediação na contratação de serviços hoteleiros no país ou no exterior; reserva de hotéis, motéis, apartamentos turísticos e outras instalações turísticas; a organização de viagens e turismo individuais ou coletivos, excursões ou similares no país ou no exterior; recepção e assistência de turistas durante suas viagens e estadia no país, prestação de serviços de guia turístico e despacho de suas bagagens; representação de outras agências de viagens e turismo, companhias, empresas ou instituições de turismo, nacionais e estrangeiras, para prestar qualquer um destes serviços em seu nome;

c) **COMPULSÓRIAS:** Mediante a aceitação, realização e outorga de representações, concessões, comissões, agências e mandatos em geral;

d) **DE CONSULTORIA:** Prestação de

serviços de consultoria, assessoria e administração em tudo o que se relacione com a organização, instalação, atenção, desenvolvimento, apoio e promoção de empresas referentes à atividade comercial, sem excluir a referida atividade, nos campos de administração, industrial, comercial, técnico, publicitário em que será prestada, quando a natureza da matéria assim o exigir, por profissionais habilitados conforme os respetivos regulamentos, e o fornecimento de sistemas de organização e administração, cuidados, manutenção, vigilância, pessoal qualificado e, sobretudo, a preparação necessária realizar as referidas tarefas;

e) **FINANCEIRAS:** Mediante a participação em outras sociedades criadas ou a serem criadas, seja através da aquisição de participações em sociedades constituídas, através da constituição de sociedades, através da concessão e obtenção de créditos, empréstimos, adiantamentos com ou sem garantia real ou pessoal; concessão de garantias e cauções em favor de terceiros a título gratuito ou oneroso; colocação de seus fundos em moeda estrangeira, ouro ou câmbio, ou em depósitos bancários de qualquer natureza. Para tanto, a empresa tem plena capacidade jurídica para praticar

todos os atos que não sejam proibidos por lei ou por estatuto, e ainda para contrair empréstimos públicos ou privados mediante a emissão de debêntures e obrigações negociáveis e a realização de todo tipo de operações financeiras, com exceção das incluídas na Lei 21.526 e qualquer outra que exija concurso público

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 5.640

**Participação 2021:** 95,00%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
-0,01771%

#### **Diretor**

Jerónimo Cortes

Javier Norberto Macías (suplente)

#### **Administração**

Jerónimo Cortes

Javier Norberto Macías

Diego Potenza

*ATLANTIC AVIATION INVESTMENTS LLC*

**Individualização:** Sociedade de responsabilidade limitada constituída nos Estados Unidos

**Objeto social:** Qualquer negócio legal que a empresa possa realizar

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 1

**Participação 2021:** 99,00%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
0,08602%

#### **Diretores**

Andres del Valle Eitel

#### **Administração:**

Andres del Valle (executivo LATAM)

*LATAM AIRLINES ECUADOR S.A.  
(ANTERIORMENTE AEROLANE LÍNEAS  
AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A.)*

**Individualização:** Sociedade anônima constituída no Equador

**Objeto social:** Transporte aéreo combinado de passageiros, carga e correio

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 31.000

**Participação 2021:** 100,00%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
0,11513%

#### **Diretores**

Xavier Rivera

Monica Fistrovic – Conselheira Profissional

Mariela Anchundia

#### **Gerente Geral**

Mariela Anchundia

*HOLDCO ECUADOR S.A.*

**Individualização:** Sociedade anônima constituída no Chile

**Objeto social:** Realizar todos os tipos de investimentos para fins de aluguel em bens tangíveis ou intangíveis, móveis ou imóveis, seja no Chile ou no exterior

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 491

**Participação 2021:** 54,791%

**Varição a/a:** 0,0%

**% dos ativos da controladora:**  
0,00730%

#### **Diretores**

Antonio Stagg (externo)

Manuel Van Oordt (executivo LATAM)

Mariana Villagómez (externo)

#### **Gerente Geral**

Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

*AEROVIAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A. – AIRES S.A.*

**Individualização:** Sociedade anônima constituída na Colômbia

**Objeto social:** O objetivo social da empresa será a exploração de serviços de transporte aéreo comercial, nacional ou internacional, em qualquer de suas modalidades, e, portanto, a celebração e execução de contratos de transporte

de passageiros, itens e bagagens, correio e carga em geral, de acordo com as licenças de funcionamento emitidas para o efeito pela Unidade Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, ou pela entidade que futuramente venha a substituí-la, aderindo de forma integral ao disposto no Código Comercial, no Regulamento Aeronáutico da Colômbia e quaisquer outros regulamentos que regulem a questão. Da mesma forma, a prestação de serviços de manutenção e adaptação de equipamentos relacionados à operação de serviços de transporte aéreo, dentro e fora do país. No desenvolvimento desta finalidade, a sociedade será autorizada a investir em outras companhias, nacionais ou internacionais, com objetivo igual, semelhante ou complementar ao da sociedade. Para o cumprimento do objetivo social, a sociedade poderá, entre outros:

(a) conduzir a revisão, inspeção, manutenção e/ou reparo de aeronaves próprias e de terceiros, bem como suas peças sobressalentes e acessórios, por meio das Oficinas de Reparo Aeronáutico da Companhia, realizando os treinamentos necessários para tal 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 e, conseqüentemente, a empresa pode, a qualquer título, adquirir aeronaves, peças sobressalentes, partes e acessórios de todos tipos, necessários ao transporte público e aéreo, aliená-los, e montar e operar oficinas para reparo e manutenção de aeronaves;

(c) celebrar contratos de arrendamento, fretamento, código compartilhado, localização ou quaisquer outros contratos de aeronaves para o exercício de sua finalidade;

(d) operar linhas regulares de transporte aéreo de passageiros, carga, correio e valores, bem como o veículo que permita coordenar o desenvolvimento da gestão social;

(e) integrar-se a empresas iguais, similares ou complementares para explorar sua atividade;

(f) aceitar representações nacionais ou internacionais de serviços do mesmo ramo ou de ramos complementares;

(g) adquirir bens móveis e imóveis para o desenvolvimento dos seus fins sociais, erguer essas instalações ou construções, tais como armazéns, depósitos, escritórios etc., aliená-los ou onerá-los;

(h) realizar importações e exportações, bem como todas as operações de comércio exterior que se fizerem necessárias;

(i) receber dinheiro a juros e prestar verdadeiras garantias pessoais e bancárias, para si ou para terceiros;

(j) realizar toda espécie de operações com valores mobiliários, bem como compra e venda de obrigações adquiridas por terceiros quando tenham por efeito benefício econômico ou patrimonial da empresa, e obter empréstimos por meio de bônus ou títulos representativos de obrigações;

(k) contratar com terceiros a administração e exploração dos negócios que organizar para a consecução de seus objetivos sociais;

(l) celebrar contratos societários e adquirir ações ou participações em empresas já constituídas, nacionais ou internacionais; fazer contribuições umas às outras;

(m) fundir-se com outras sociedades e associar-se a entidades iguais para procurar o desenvolvimento do transporte aéreo ou para outros fins sindicais;

(n) promover, prestar assistência técnica, financiar ou administrar empresas ou sociedades relacionadas ao objetivo social;

(o) celebrar ou executar todos os tipos de contratos civis ou comerciais, industriais ou financeiros que sejam necessários ou convenientes à consecução de seus próprios fins;

(p) exercer negócios e atividades que visem clientela, e obter das autoridades competentes as autorizações e licenças necessárias para a prestação de seus serviços;

(q) o desenvolvimento e exploração de outras atividades derivadas do objetivo social e/ou vinculadas, conexas, contributivas ou complementares a ele, incluindo a prestação de serviços turísticos em qualquer modalidade permitida por leis, tais como agências de viagens;

(r) exercer qualquer negócio ou atividade lícita, comercial ou não, sempre e quando estiver relacionada ao seu objetivo social ou que permita a exploração mais racional do serviço público a ser prestado; e

(s) realizar investimentos de qualquer natureza para utilização dos fundos e reservas constituídos na forma da lei ou deste estatuto

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 3.389

**Participação 2021:** 98,94%

**Variação a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**

-0,12836%

#### **Diretores**

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (titular)

Jaime Antonio Gongora Esguerra (titular)

José Mauricio Rodríguez Munera (titular)

Gabriel Vallejo López (suplente)

Helen Victoria Warner Sanchez

(suplente)

Santiago Alvarez Matamoros (suplente)

#### **Administração**

Erika Zarante Bahamon

Jaime Antonio Gongora Esguer

**LAN ARGENTINA S.A (SUBSIDIÁRIA DE INVERSORA CORDILLERA S.A)**

**Individualização:** Sociedade anônima constituída na Argentina

**Objeto social:** Realizar as seguintes atividades por conta própria ou por conta de terceiros, de forma independente ou associada a terceiros no país ou no exterior:

I) AERONÁUTICAS: Em todas as suas manifestações, transporte aéreo regular e/ou não regular (frete contratado e táxi aéreo), interno e

internacional de pessoas e itens, correspondência, *clearing*, empregos e serviços aéreos em geral como concessão pública ou privada; operar serviços públicos, escola de pilotos e treinamento de pessoal relacionado à navegação aérea, projeto, engenharia, pesquisa, montagem-fabricação, importação e/ou exportação de todos os tipos de aeronaves e suas peças, equipamentos, acessórios e materiais para navegação aérea, bem como prestar serviços de manutenção e assistência técnica para estes;

II) COMERCIAIS: Mediante a compra, venda, permuta, arrendamento, em todas as suas modalidades, *leasing*, aluguel, importação e exportação de todos os tipos de mercadorias, fornecimento e transferência de aeronaves, suas peças e componentes, acessórios, materiais e suprimentos, intermediação na formalização de seguro que cobre os riscos dos serviços contratados e da realização de todo tipo de operações comerciais que normalmente ocorrem nos aeroportos;

III) TURÍSTICAS: Mediante a criação, desenvolvimento e exploração de centros turísticos e imobiliários destinados ao alojamento de pessoas, bem como atividade turística em todas as suas formas, incluindo no seu interior

a locação de automóveis e sistemas de reservas turísticas;

IV) DE SERVIÇO: Mediante a prestação de serviços de manutenção e assistência técnica de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para navegação aérea, serviços de reserva por computador, transporte de pessoas e/ou carga e/ou correspondência, por via terrestre ou marítima, como acessório de transporte aeronáutico e/ou integrando um transporte combinado, bem como todo o tipo de assistência às atividades de navegação aérea, como o fornecimento de alimentos e/ou artigos para uso a bordo;

V) DE MANDATOS: Cumprir mandatos e comissões;

VI) FINANCEIRAS: Realizar qualquer tipo de operações financeiras em geral, excluindo as previstas na Lei das Entidades Financeiras e quaisquer outras que exijam concurso público;

VII) DE REPRESENTAÇÕES: de pessoas nacionais e internacionais relacionadas às atividades referentes ao seu objetivo social;

VIII) DE INVESTIMENTO: Constituir e participar de sociedades anônimas, promover sua constituição, investindo

nelas o capital necessário para esses fins, e prestar serviços dentro dos limites estabelecidos. Para tanto, a Sociedade tem plena capacidade jurídica para adquirir direitos, contrair obrigações e praticar atos que não sejam proibidos por lei e por este Estatuto

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 505.077

**Participação 2021:** 95,00%

**Variação a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:** 0,36174 %

#### **Diretores**

Manuel Maria Benites  
Jorge Luis Perez Alati  
Rosario Altgelt

#### **Administração**

Manuel María Benites  
Jorge Luis Perez Alati  
Jerónimo Cortes  
Diego Potenza

## **TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.**

**Constituição:** Constituída como Sociedade Anônima por escritura pública datada de 23 de dezembro de 1997 em Santiago do Chile, procedendo ao seu registro na Junta Comercial de Santiago na folha 878 nº 675 do ano de 1998

**Objeto social:** prestação de serviços de formação técnica e outros tipos de serviços relacionados aos referidos

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 633

**Resultado do exercício:** MUS\$ 181

**Participação 2021:** 100,00%

**Variação a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
0,01155%

#### **Diretores**

Sebastián Acuto (executivo LATAM)  
Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)  
Hernán Pasman (executivo LATAM)

#### **Gerente Geral**

Guido Opazo Aneotz (executivo LATAM)

## **JARLETUL S.A.**

**Constituição:** Sociedade anônima constituída no Uruguai em novembro de 2017

**Objeto social:** exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou internacionais, que se dediquem às atividades hoteleiras, marítimas, aéreas e turísticas em geral

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 0

**Resultado do exercício:** MUS\$ (50)

**Participação 2021:** 100,00%

**Variação a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:**  
(0,0082%)

#### **Presidente do Conselho de Administração**

Javier Norberto Macías Raschía

#### **Diretores**

Fernando Augusto Carneiro de Carvalho  
Patricia Mendoza Mallo

## **PROFESIONAL AIRLINE SERVICES INC.**

**Constituição:** Sociedade constituída nos Estados Unidos, em fevereiro de 1994

**Objeto social:** serviços de pessoal aeroportuário

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 63

**Resultado do exercício:** MUS\$ 278

**Participação 2021:** 100,00%

**Var, a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:** 0,02142%

#### **Diretores**

Francisco Arana



## LATAM FINANCE LIMITED

**Constituição:** Sociedade constituída nas Ilhas Cayman, em setembro de 2016

**Objeto social:** emissão de títulos securitizados

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 0

**Resultado do exercício:** MUS\$ (104.512)

**Participação 2021:** 100,00%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:** (2,84011)%

### Presidente do Conselho de Administração

Não se aplica

### Diretores

Andres del Valle Eitel  
Ramiro Alfonsín Balza  
Joaquín Arias Acuña

## PEUCO FINANCE LIMITED

**Constituição:** Sociedade anônima constituída nas Ilhas Cayman, em novembro de 2015

**Objeto social:** participação em operações de financiamento com outras companhias do grupo LATAM

**Capital subscrito e pago:** MUS\$ 0

**Resultado do exercício:** MUS\$ 0

**Participação 2021:** 100,00%

**Varição a/a:** 0,00%

**% dos ativos da controladora:** 0%

### Presidente do Conselho de Administração

Não se aplica

### Diretores

Andres del Valle Eitel  
Joaquín Arias Acuña

## Demonstrações Financeiras das Sociedades Controladoras

### LAN Cargo S.A. e filiais Balanco Financeiro

ATIVOS	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Total de ativos circulantes	695.341	788.956
Total de ativos não circulantes	469.437	673.874
Ativos totais	<u>1.164.778</u>	<u>1.462.830</u>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>	<b>Em 31 de dezembro de</b>	<b>Em 31 de dezembro de</b>
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
	MUS\$	MUS\$
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	785.977	811.274
Total de passivos não circulantes	278.667	133.172
Passivos totais	<u>1.064.644</u>	<u>944.446</u>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	164.653	578.004
Participação de não controladores	(64.519)	(59.620)
Patrimônio total	<u>100.134</u>	<u>518.384</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>1.164.778</u>	<u>1.462.830</u>

### LAN Cargo S.A. e filiais Demonstração de Resultados Consolidados por Função

Receitas de atividades ordinárias	1.132.425
Custo de vendas	<u>(1.244.086)</u>
Lucro (Prejuízo) bruto	(111.661)
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(281.759)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(270.123)
Despesas de imposto sobre o lucro	22.985
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(247.138)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(242.249)
Lucro (Prejuízo) atribuível a participações de não controladores	(4.889)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(247.138)</u>

**LAN Cargo S.A. e filiais**  
**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(247.148)	(268.450)
Total de outro resultado abrangente não classificado como resultado do exercício antes de impostos	1.118	(594)
Total de outro resultado abrangente classificado como resultado do exercício antes de impostos	220	(347)
Outros componentes de outro resultado abrangente antes de impostos	1.338	(941)
Imposto sobre o lucro acumulado de outros componentes de outro resultado abrangente não classificado como resultado do exercício	(303)	-
Outro resultado abrangente	1.035	(941)
Resultado abrangente total	<u>(246.113)</u>	<u>(269.391)</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
proprietários da controladora	(241.214)	(193.601)
participações de não controladores	(4.899)	(75.630)
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>(246.113)</u>	<u>(269.231)</u>

**LAN Cargo S.A. e filiais**  
**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio em 1 de janeiro de 2021	578.004	(59.620)	518.384
Mudações no patrimônio			
Resultado abrangente			
Lucro (Prejuízo)	(242.249)	(4.899)	(247.148)
Outro resultado abrangente	1.035	-	1.035
Resultado abrangente total	(241.214)	(4.899)	(246.113)
Aumento (Redução) por transferência ou outras movimentações	(172.137)	-	(172.137)
Saldos finais do exercício em 31 de dezembro de 2021	<u>164.653</u>	<u>(64.519)</u>	<u>100.134</u>

**LAN Cargo S.A. e filiais**  
**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u>	Em 31 de dezembro de <u>2020</u>
	MU\$S	MU\$S
Fluxo de caixa líquido de atividades operacionais	6.449	27.416
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(6.900)	(20.669)
Fluxo de caixa líquido de (utilizado em) atividades de financiamento	<u>(7.105)</u>	<u>(10.166)</u>
Aumento líquido (Redução líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa antes dos efeitos das variações na taxa de câmbio	<u>(7.555)</u>	<u>(3.710)</u>
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b><u>47.052</u></b>	<b><u>54.607</u></b>

**Inversões LAN S.A.**  
**Balço Financeiro**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u>	Em 31 de dezembro de <u>2020</u>
	MU\$S	MU\$S
<b>ATIVOS</b>		
Total de ativos circulantes	1.226	1.336
Total de ativos não circulantes	58	58
<b>Ativos totais</b>	<b><u>1.284</u></b>	<b><u>1.394</u></b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	-	21
Total de passivos não circulantes	45	44
<b>Passivos totais</b>	<b><u>45</u></b>	<b><u>65</u></b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	1.239	1.329
<b>Patrimônio total</b>	<b><u>1.239</u></b>	<b><u>1.329</u></b>
<b>Patrimônio e passivos totais</b>	<b><u>1.284</u></b>	<b><u>1.394</u></b>

**Inversões LAN S.A.**  
**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	6	(7)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(90)	23
Despesas de imposto sobre o lucro	-	27
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(90)</u>	<u>50</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	<u>(90)</u>	<u>50</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(90)</u>	<u>50</u>

**Inversões LAN S.A.**  
**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(90)	50
Resultado abrangente total	<u>(90)</u>	<u>50</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
proprietários da controladora	(90)	50
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>(90)</u>	<u>50</u>

**Inversões LAN S.A.**  
**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio em			
1 de janeiro de 2021	1.329	-	1.329
Resultado abrangente total	(90)	-	(90)
Saldos finais do exercício em			
31 de dezembro de 2021	<u>1.239</u>	<u>-</u>	<u>1.239</u>

**Inversões LAN S.A.**  
**Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto**

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Fluxo de caixa líquido de atividades operacionais	-	24
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e os equivalentes de caixa	(77)	-
Aumento líquido do caixa e dos equivalentes de caixa	<u>(77)</u>	<u>24</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>406</u>	<u>483</u>

**LAN Pax Group e subsidiárias**  
**Balanco Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
Total de ativos circulantes	232.185	204.062
Total de ativos não circulantes	200.085	200.875
Ativos totais	<u>432.270</u>	<u>404.937</u>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>	<b>Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS</b>	<b>Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS</b>
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	1.412.684	1.415.327
Total de passivos não circulantes	236.031	209.610
Passivos totais	<u>1.648.715</u>	<u>1.624.937</u>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(1.219.473)	(1.220.319)
Participação de não controladores	3.028	319
Patrimônio total	<u>(1.216.445)</u>	<u>(1.220.000)</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>432.270</u>	<u>404.937</u>

**LAN Pax Group e subsidiárias**  
**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezemb <u>2020</u> MUSS
Receitas de atividades ordinárias	310.688	187.176
Custo de vendas	<u>(281.846)</u>	<u>(266.110)</u>
Lucro (Prejuízo) bruto	28.842	(78.934)
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(48.133)	28.059
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(6.624)	(260.367)
Despesas de imposto sobre o lucro	(823)	(42.427)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(7.447)</u>	<u>(302.794)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(7.289)	(291.257)
Lucro (Prejuízo) atribuível de participações de não controladores	(158)	(11.537)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(7.447)</u>	<u>(302.794)</u>

**LAN Pax Group e subsidiárias**  
**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio em 1 de janeiro de 2021	(1.220.319)	319	(1.220.000)
Resultado abrangente total	(213.711)	13.227	(200.484)
Aumento (Redução) por transferências ou outras movimentações	214.557	(10.518)	204.039
Saldos finais do exercício em 31 de dezembro de 2021	<u>(1.219.473)</u>	<u>3.028</u>	<u>(1.216.445)</u>

**LAN Pax Group e subsidiárias**  
**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUS\$
Fluxo de caixa líquido de atividades operacionais	2.596	(61.606)
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	11.587	(5.607)
Fluxo de caixa líquido de (utilizado em) atividades de financiamento	<u>(115)</u>	<u>(2.224)</u>
Aumento líquido (Redução líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa antes dos efeitos das variações na taxa de câmbio	14.068	(69.437)
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e os equivalentes de	<u>(3.838)</u>	<u>12.010</u>
Aumento líquido (Diminuição líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa	<u>10.230</u>	<u>(57.427)</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>71.537</u>	<u>61.307</u>

**LATAM Finance Limited**  
**Balço Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
Total de ativos circulantes	1.310.734	1.310.735
Ativos totais	<u>1.310.734</u>	<u>1.310.735</u>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>	<b>Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS</b>	<b>Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS</b>
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	187.083	82.572
Total de passivos não circulantes	1.501.739	1.501.739
Passivos totais	<u>1.688.822</u>	<u>1.584.311</u>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(378.088)	(273.576)
Patrimônio total	<u>(378.088)</u>	<u>(273.576)</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>1.310.734</u>	<u>1.310.735</u>

**LATAM Finance Limited**  
**Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
Receitas de atividades ordinárias	-	5
Custo de vendas	<u>(104.511)</u>	<u>(105.103)</u>
Lucro (Prejuízo) bruto	(104.511)	(105.098)
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(104.512)	(105.100)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	<u>(104.512)</u>	<u>(105.100)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(104.512)</u>	<u>(105.100)</u>

**LATAM Finance Limited**  
**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(104.512)	(105.100)
Resultado abrangente total	<u>(104.512)</u>	<u>(105.100)</u>

**LATAM Finance Limited**  
**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora MUSS	Participações de não controladores MUSS	Patrimônio total MUSS
Patrimônio em 1 de janeiro de 2021	(273.576)	-	(273.576)
Resultado abrangente total	(104.512)	-	(104.512)
Saldos finais do exercício em 31 de dezembro de 2021	<u>(378.088)</u>	<u>-</u>	<u>(378.088)</u>

**LATAM Finance Limited**  
**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
Fluxo de caixa líquido de atividades operacionais	-	(168)
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(1)	51.184
Fluxo de caixa líquido de (utilizado em) atividades de financiamento	-	(51.982)
Aumento líquido (Diminuição líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa	<u>(1)</u>	<u>(966)</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>116</u>	<u>117</u>



**Professional Airline Services INC**  
**Balanco Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
Total de ativos circulantes	33.766	17.570
Ativos totais	<u>33.766</u>	<u>17.570</u>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>	<b>Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS</b>	<b>Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS</b>
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	30.915	14.997
Passivos totais	<u>30.915</u>	<u>14.997</u>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	2.851	2.573
Patrimônio total	<u>2.851</u>	<u>2.573</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>33.766</u>	<u>17.570</u>

**Professional Airline Services INC**  
**Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
Receitas de atividades ordinárias	61.572	51.336
Custo de vendas	<u>(33.765)</u>	<u>(28.022)</u>
Lucro (Prejuízo) bruto	27.807	23.314
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	478	1.179
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	478	1.179
Despesas de imposto sobre o lucro	<u>(200)</u>	<u>(165)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>278</u>	<u>1.014</u>

**Professional Airline Services INC**  
**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	278	1.014
Resultado abrangente total	<u>278</u>	<u>1.014</u>

**Professional Airline Services INC**  
**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora MUSS	Patrimônio total MUSS
Patrimônio		
1 de janeiro de 2021	2.573	2.573
Resultado abrangente total	278	278
Saldos finais do exercício em 31 de dezembro de 2021	<u>2.851</u>	<u>2.851</u>

**Professional Airline Services INC**  
**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
Fluxo de caixa líquido de atividades operacionais	2.694	(1.749)
Aumento líquido (Redução líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa antes dos efeitos das variações na taxa de câmbio	2.694	(1.749)
Aumento líquido (Diminuição líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa	2.694	(1.749)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	189	1.938
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>2.883</u>	<u>189</u>

**Holdco I S.A.**  
**Balço Financeiro**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	-	6
Total de ativos não circulantes	351.587	351.587
Ativos totais	<u>351.587</u>	<u>351.593</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO		
	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	2.740	2.152
Passivos totais	<u>2.740</u>	<u>2.152</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	348.847	349.441
Patrimônio total	<u>348.847</u>	<u>349.441</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>351.587</u>	<u>351.593</u>

**Holdco I S.A.**  
**Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(993)	-
Diferença cambial	399	(111)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(594)</u>	<u>(111)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(594)	(111)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(594)</u>	<u>(111)</u>

**Holdco I S.A.**  
**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(594)	(111)
Resultado abrangente total	<u>(594)</u>	<u>(111)</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
proprietários da controladora	(594)	(111)
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>(594)</u>	<u>(111)</u>

**Holdco I S.A.**  
**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUSS	Participações de <u>não controladores</u> MUSS	Patrimônio <u>total</u> MUSS
Patrimônio em			
1 de janeiro de 2020	349.441	-	349.441
Resultado abrangente total	(594)	-	(594)
Saldo final do exercício em			
31 de dezembro de 2021	<u>348.847</u>	<u>-</u>	<u>348.847</u>

**Holdco I S.A.**  
**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
Fluxo de caixa líquido de atividades operacionais		
Aumento líquido (Redução líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa antes dos efeitos das variações na taxa de câmbio	(6)	-
Aumento líquido (Diminuição líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa	<u>(6)</u>	<u>-</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>-</u>	<u>6</u>

**Jarletul S.A.**  
**Balanco Financeiro**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	22	35
Total de ativos não circulantes	2	2
Ativos totais	<u>24</u>	<u>37</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	1.116	1.079
Passivos totais	<u>1.116</u>	<u>1.079</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(1.092)	(1.042)
Patrimônio total	<u>(1.092)</u>	<u>(1.042)</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>24</u>	<u>37</u>

**Jarletul S.A.**  
**Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
Receitas de atividades ordinárias	-	69
Custo de vendas	-	(30)
Lucro (Prejuízo) bruto	-	39
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(47)	(317)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(47)	(327)
	(3)	(5)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(50)</u>	<u>(332)</u>

**Jarletul S.A.**  
**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(50)	(332)
Resultado abrangente total	<u>(50)</u>	<u>(332)</u>

**Jarletul S.A.**  
**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUSS	Participações de <u>não controladores</u> MUSS	Patrimônio <u>total</u> MUSS
Patrimônio em 1 de janeiro de 2021	(1.042)	-	(1.042)
Resultado abrangente total	(50)	-	(50)
Saldos finais do exercício em 31 de dezembro de 2021	<u>(1.092)</u>	<u>-</u>	<u>(1.092)</u>

**Jarletul S.A.**  
**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUSS
Fluxo de caixa líquido de atividades operacionais	(10)	(91)
Aumento líquido (Redução líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa antes dos efeitos das variações na taxa de câmbio	(10)	(91)
Aumento líquido (Diminuição líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa	(10)	(91)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	<u>22</u>	<u>32</u>

**LATAM Airlines Perú S.A.**  
**Balanco Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Total de ativos circulantes	454.266	629.910
Total de ativos não circulantes	30.122	31.811
Ativos totais	<u>484.388</u>	<u>661.721</u>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
PASSIVOS	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Total de passivos circulantes	414.997	484.450
Total de passivos não circulantes	2.070	1.648
Passivos totais	<u>417.067</u>	<u>486.098</u>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	67.321	175.623
Patrimônio total	<u>67.321</u>	<u>175.623</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>484.388</u>	<u>661.721</u>

**LATAM Airlines Perú S.A.**  
**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	584.929	372.255
Custo de vendas	<u>(614.102)</u>	<u>(467.622)</u>
Lucro (Prejuízo) bruto	(29.173)	(95.367)
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(93.410)	(165.263)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(109.180)	(171.522)
Despesas de imposto sobre o lucro	(210)	(3.964)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(109.390)</u>	<u>(175.486)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	<u>(109.390)</u>	<u>(175.486)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(109.390)</u>	<u>(175.486)</u>

**LATAM Airlines Perú S.A.**  
**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(109.390)	(175.486)
Resultado abrangente total	<u>(109.390)</u>	<u>(175.486)</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
proprietários da controladora	(109.390)	(175.486)
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>(109.390)</u>	<u>(175.486)</u>

**LATAM Airlines Perú S.A.**  
**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	Participações de não controladores	Patrimônio total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Patrimônio em			
1 de janeiro de 2021	175.623	-	175.623
Resultado abrangente total	(109.394)	-	(109.394)
Total de transações com acionistas	1.092	-	1.092
Saldos finais do exercício em			
31 de dezembro de 2021	<u>67.321</u>	<u>-</u>	<u>67.321</u>

**LATAM Airlines Perú S.A.**  
**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Fluxo de caixa líquido de atividades operacionais	37.204	(263.744)
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(868)	(260)
Fluxo de caixa líquido de (utilizado em) atividades de financiamento	(217)	270.391
Aumento líquido (Redução líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa antes dos efeitos das variações na taxa de câmbio	36.119	6.387
Aumento líquido (Diminuição líquida) do caixa e dos equivalentes de CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>81.682</u>	<u>45.628</u>

**LATAM Travel Chile II S.A.**  
**Balanco Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2021	2020
	MU\$S	MU\$S
Total de ativos circulantes	251	293
Total de ativos não circulantes	337	650
<b>Ativos totais</b>	<b>588</b>	<b>943</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
PASSIVOS	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2021	2020
	MU\$S	MU\$S
Total de passivos circulantes	1.457	1.625
Total de passivos não circulantes	-	216
<b>Passivos totais</b>	<b>1.457</b>	<b>1.841</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(869)	(898)
<b>Patrimônio total</b>	<b>(869)</b>	<b>(898)</b>
<b>Patrimônio e passivos totais</b>	<b>588</b>	<b>943</b>

**LATAM Travel Chile II S.A.**  
**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2021	2020
	MU\$S	MU\$S
Receitas de atividades ordinárias	-	407
Custo de vendas	(6)	(19)
Lucro (Prejuízo) bruto	(6)	388
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	86	(599)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	84	(599)
Despesas de imposto sobre o lucro	(55)	383
<b>Lucro (Prejuízo) do exercício</b>	<b>29</b>	<b>(216)</b>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	29	(216)
<b>Lucro (Prejuízo) do exercício</b>	<b>29</b>	<b>(216)</b>

**LATAM Travel Chile II S.A.**  
**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2021	2020
	MU\$S	MU\$S
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	29	(216)
Total resultado integral	29	(216)
Resultado abrangente atribuível a:		
proprietários da controladora	29	(216)
<b>RESULTADO ABRANGENTE TOTAL</b>	<b>29</b>	<b>(216)</b>

**LATAM Travel Chile II S.A.**  
**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	Participações de não controladores	Patrimônio total
	MU\$S	MU\$S	MU\$S
Patrimônio em			
1 de janeiro de 2021	(898)	-	(898)
Resultado abrangente total	29	-	29
Saldos finais do exercício em			
31 de dezembro de 2021	(869)	-	(869)

**LATAM Travel Chile II S.A.**  
**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2021	2020
	MU\$S	MU\$S
Fluxo de caixa líquido de atividades operacionais	(10)	195
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(9)	(4)
Fluxo de caixa líquido de (utilizado em) atividades de financiamento	-	(465)
Aumento líquido (Redução líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa antes dos efeitos das variações na taxa de câmbio	(19)	(274)
Aumento líquido (Diminuição líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa	(19)	(274)
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>241</b>	<b>260</b>

**LATAM Travel S.R.L.**  
**Balço Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUS\$
Total de ativos circulantes	64	1.128
Ativos totais	<u>64</u>	<u>1.128</u>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>	<b>Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$</b>	<b>Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUS\$</b>
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	132	1.173
Passivos totais	<u>132</u>	<u>1.173</u>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(68)	(45)
Patrimônio total	<u>(68)</u>	<u>(45)</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>64</u>	<u>1.128</u>

**LATAM Travel S.R.L.**  
**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	-	11
Lucro (Prejuízo) bruto	-	11
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(23)	(68)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(23)</u>	<u>(68)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(23)	(68)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(23)</u>	<u>(68)</u>

**LATAM Travel S.R.L.**  
**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(23)	(68)
Resultado abrangente total	<u>(23)</u>	<u>(68)</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
proprietários da controladora	(23)	(68)
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>(23)</u>	<u>(68)</u>

**LATAM Travel S.R.L.**  
**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora MUS\$	Participações de não controladores MUS\$	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio em			
1 de janeiro de 2021	(45)	-	(45)
Resultado abrangente total	(23)	-	(23)
Saldos finais do exercício em			
31 de dezembro de 2021	<u>(68)</u>	<u>-</u>	<u>(68)</u>

**LATAM Travel S.R.L.**  
**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUS\$
Fluxo de caixa líquido de atividades operacionais	133	(59)
Fluxo de caixa líquido de (utilizado em) atividades de financiamento	(2)	(28)
Aumento líquido (Diminuição líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa	<u>131</u>	<u>(87)</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	(67)	20
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>64</u>	<u>(67)</u>

**Peuco Finance Limited**  
**Balço Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUS\$
Total de ativos circulantes	<u>1.307.721</u>	<u>1.307.721</u>
Ativos totais	<u><u>1.307.721</u></u>	<u><u>1.307.721</u></u>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>	<b>Em 31 de dezembro de</b>	<b>Em 31 de dezembro de</b>
	<b><u>2021</u></b>	<b><u>2020</u></b>
<b>PASSIVOS</b>	<b>MUS\$</b>	<b>MUS\$</b>
Total de passivos circulantes	<u>1.307.721</u>	<u>1.307.721</u>
Passivos totais	<u>1.307.721</u>	<u>1.307.721</u>
Patrimônio e passivos totais	<u><u>1.307.721</u></u>	<u><u>1.307.721</u></u>

**Peuco Finance Limited**  
**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUS\$
Fluxo de caixa líquido de atividades de operação	-	(643.263)
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	-	<u>643.263</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u><u>-</u></u>	<u><u>-</u></u>

**TAM S.A. e subsidiárias**  
**Balanco Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Total de ativos circulantes	1.262.825	1.492.792
Total de ativos não circulantes	1.346.034	1.617.263
<b>Ativos totais</b>	<b><u>2.608.859</u></b>	<b><u>3.110.055</u></b>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	2.410.426	2.206.089
Total de passivos não circulantes	846.722	798.846
<b>Passivos totais</b>	<b><u>3.257.148</u></b>	<b><u>3.004.935</u></b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(649.058)	104.407
Participação de não controladores	769	713
<b>Patrimônio total</b>	<b><u>(648.289)</u></b>	<b><u>105.120</u></b>
<b>Patrimônio e passivos totais</b>	<b><u>2.608.859</u></b>	<b><u>3.110.055</u></b>

**TAM S.A. e subsidiárias**  
**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	2.003.922	1.809.314
	<u>(2.161.497)</u>	<u>(2.109.529)</u>
Lucro (Prejuízo) bruto	(157.575)	(300.215)
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(665.917)	(847.429)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(748.514)	(831.918)
Despesas de imposto sobre o lucro	(8.119)	(193.894)
<b>Lucro (Prejuízo) do exercício</b>	<b><u>(756.633)</u></b>	<b><u>(1.025.812)</u></b>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(756.698)	(1.025.624)
Lucro (Prejuízo) atribuível a participações de não controladores	65	(188)
<b>Lucro (Prejuízo) do exercício</b>	<b><u>(756.633)</u></b>	<b><u>(1.025.812)</u></b>

**TAM S.A. e subsidiárias**  
**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
<b>LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO</b>	<b>(756.633)</b>	<b>(1.025.812)</b>
Outros componentes de outro resultado abrangente antes de impostos	(32.031)	(570.327)
Imposto sobre o lucro acumulado de outros componentes de outro resultado abrangente não classificado como resultado do exercício	(483)	1.047
Outro resultado abrangente	(32.514)	(569.280)
<b>Resultado abrangente total</b>	<b><u>(789.147)</u></b>	<b><u>(1.595.092)</u></b>
Resultado abrangente atribuível a:		
proprietários da controladora	(789.254)	(1.594.481)
participações de não controladores	107	(611)
<b>RESULTADO ABRANGENTE TOTAL</b>	<b><u>(789.147)</u></b>	<b><u>(1.595.092)</u></b>

**TAM S.A. e subsidiárias**  
**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	Participações de não controladores	Patrimônio total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Patrimônio em			
Mutações do Patrimônio Consolidado	104.407	713	105.120
Resultado abrangente total	(789.254)	107	(789.147)
Total de transações com acionistas	35.789	(51)	35.738
Saldos finais do exercício em			
31 de dezembro de 2021	<u>(649.058)</u>	<u>769</u>	<u>(648.289)</u>



**TAM S.A. e subsidiárias**  
**Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <b>2021</b>	Em 31 de dezembro de <b>2020</b>
	MUS\$	MUS\$
Fluxo de caixa líquido de atividades de operação	(94.067)	(367.638)
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(47.280)	227.469
Fluxo de caixa líquido de (utilizado em) atividades de financiamento	<u>(27.510)</u>	<u>134.607</u>
Aumento líquido (Redução líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa antes dos efeitos das variações na taxa de câmbio	(168.857)	(5.562)
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e os equivalentes de caixa	<u>(168.857)</u>	<u>(76.154)</u>
Aumento líquido (Diminuição líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa	<u>(337.714)</u>	<u>(81.716)</u>
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<u><b>292.723</b></u>	<u><b>237.468</b></u>

**Technical Training LATAM S.A.**  
**Balanco Financeiro**

	Em 31 de dezembro de <b>2021</b>	Em 31 de dezembro de <b>2020</b>
	M\$	M\$
<b>ATIVOS</b>		
Total de ativos circulantes	1.616.725	1.345.034
Total de ativos não circulantes	75.776	202.075
<b>Ativos totais</b>	<u><b>1.692.501</b></u>	<u><b>1.547.109</b></u>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	170.976	118.243
Total de passivos circulantes	223.250	325.370
<b>Passivos totais</b>	<u><b>394.226</b></u>	<u><b>443.613</b></u>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	1.298.275	1.103.496
Patrimônio total	<u>1.298.275</u>	<u>1.103.496</u>
<b>Patrimônio e passivos totais</b>	<u><b>1.692.501</b></u>	<u><b>1.547.109</b></u>

**Technical Training LATAM S.A.**  
**Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> M\$	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> M\$
Receitas de atividades ordinárias	844.775	698.676
Custo de vendas	<u>(646.971)</u>	<u>(584.594)</u>
Lucro (Prejuízo) bruto	197.804	114.082
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	393.553	(128.632)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	393.553	(128.632)
Despesas de imposto sobre o lucro	<u>(206.118)</u>	<u>169.035</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>187.435</u>	<u>40.403</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	<u>187.435</u>	<u>40.403</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>187.435</u>	<u>40.403</u>

**Technical Training LATAM S.A.**  
**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> M\$	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> M\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	187.435	40.403
Outros componentes de outro resultado abrangente, antes de impostos	12.093	86.761
Outro resultado abrangente	12.093	86.761
Resultado abrangente total	<u>199.528</u>	<u>127.164</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
proprietários da controladora	199.528	127.164
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>199.528</u>	<u>127.164</u>

**Technical Training LATAM S.A.**  
**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> M\$	Participações de <u>não controladores</u> M\$	Patrimônio <u>total</u> M\$
Patrimônio em 1 de janeiro de 2021	1.074.271	-	1.074.271
Total do resultado abrangente	199.528	-	199.528
Total de transações com acionistas	24.476	-	24.476
Saldos finais do exercício em 31 de dezembro de 2021	<u>1.298.275</u>	<u>-</u>	<u>1.298.275</u>

**Technical Training LATAM S.A.**  
**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> M\$	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> M\$
Fluxo de caixa líquido oriundos de atividades operacionais	(355.265)	(321.544)
Aumento líquido (Redução líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa, antes dos efeitos da taxa de câmbio	(355.265)	(321.544)
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre o caixa e os equivalentes de caixa	51.747	-
Aumento líquido (Diminuição líquida) do caixa e dos equivalentes de caixa	<u>(303.518)</u>	<u>(321.544)</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>289.736</u>	<u>593.254</u>

# Análise fundamentada



Análise comparativa e explicação das principais tendências:

## 1. DEMONSTRAÇÃO DA SITUAÇÃO FINANCEIRA CONSOLIDADA

Em 31 de dezembro de 2021, os ativos totais da Sociedade equivalem a MUS\$ 13.312.434, o que, comparado a 31 de dezembro de 2020, apresenta um decréscimo de MUS\$ 2.337.656 (14,9%).

O ativo circulante da Sociedade foi reduzido em MUS\$ 508.408 (16,2%) em comparação ao final do exercício de 2020. As principais reduções são apresentadas nos seguintes itens: Caixa e equivalentes de caixa de MUS\$ 649.006 (38,3%), de modo que essa redução é explicada pela variação líquida negativa apresentada na demonstração de fluxos consolidada da Sociedade; estoques circulantes de MUS\$ 36.237 (11,2%), associados

principalmente ao aumento do consumo de materiais; ativos não circulantes ou grupos de ativos para sua disposição classificados como mantidos para venda por MUS\$ 129.339 (46,8%) que se originaram principalmente da materialização da venda de 5 aeronaves (MMUS\$ 103) e do ajuste ao valor realizável líquido das aeronaves classificadas neste item; compensado por um aumento de devedores comerciais e outras contas a receber de MUS\$ 303.291 (50,6%), explicado principalmente por um aumento nas vendas associadas a cartões de crédito.

O índice de liquidez da Sociedade mostra uma diminuição de 0,42 vezes no final de 2020 a 0,21 vezes no final de dezembro de 2021, principalmente devido a um aumento de 64,7% no passivo circulante. Também é observada uma diminuição na proporção ácida, de 0,23 vezes no final de 2020 a 0,08 vezes no final de dezembro de 2021.

O ativo não circulante da Sociedade diminuiu em MUS\$ 1.829.248 (14,6%) em relação ao encerramento do exercício de 2020. Os principais itens do ativo não circulante que apresentam diminuições são: Propriedades, plantas e equipamentos por MUS\$ 1.240.402 (11,6%), cuja variação

negativa é explicada principalmente pela depreciação do exercício por MUS\$ 982.995, renegociações de ativos por direito de uso associado a 109 aeronaves por cerca de MUS\$ 180, rejeição da frota pelo processo do Capítulo 11 por MUS\$ 1.094.318, diferença por conversão por MUS\$ 40.752 e outros movimentos por MUS\$ 143.816, compensados por adições do exercício por MUS\$ 1.201.479; redução dos ativos intangíveis de MUS\$ 27.667 (2,6%), com exceção de ágio, decorrente principalmente de um ajuste de conversão de MUS\$ 58.734, redução de MUS\$ 51.162 correspondente à amortização do exercício, compensada por um aumento nas adições de MUS\$ 82.798; redução de ativos fiscais diferido de MUS\$ 549.526 (97,3%), gerada principalmente pela provisão para o imposto diferido ativo que se estima não recuperável no valor de MUS\$ 1.251.912 compensado pelo reconhecimento de imposto diferido para as operações de 2021 no valor de MUS\$ 702.386.

Em 31 de dezembro de 2021, o passivo total da Sociedade é de MUS\$ 20.379.338, o que, comparado ao valor de 31 de dezembro de 2020, apresenta um aumento de MUS\$ 2.286.863 (equivalente a 12,6%).

O passivo circulante da Sociedade passou por um aumento de MUS\$ 4.844.441 (64,7%) em relação ao encerramento do exercício de 2020. Os principais aumentos são apresentados em: Outros passivos financeiros circulantes no valor de MUS\$ 1.397.721 (45,7%), que são explicados principalmente pelo aumento na obtenção de novos empréstimos associados à segunda retirada do Contrato de Crédito DIP no valor de MUS\$ 661.042 e outras captações de MUS\$ 567, o aumento dos juros acumulados para MUS\$ 504.599 e movimentação de renegociações de frota e outras reclassificações do item não circulante por MUS\$ 1.090.885, compensado por pagamentos de capital e juros de MUS\$ 671.035 efetuados no período, baixa de dívida por rejeição de frota em MUS\$ 188.337; contas comerciais a pagar e outras contas correntes a pagar no valor de MUS\$ 2.538.028 (109,3%), explicadas principalmente por reclamações acordadas para aeronaves rejeitadas e aumento das provisões de manutenção; Contas a pagar a entidades relacionadas circulantes no valor de MUS\$ 660.790, explicadas pela transferência da posição não circulante para o financiamento DIP circulante no valor de MUS\$ 396.423, mais juros acumulados no valor de MUS\$ 35.030, obtendo financiamento

de MUS\$ 130.102 associado ao segundo saque sob o Contrato de Crédito DIP, juros acumulados e outras movimentações de MUS\$99.235; outros passivos não financeiros circulantes de MUS\$ 243.785 (11,7%), explicados por um aumento nas receitas diferidas de mil MUS\$ 236.257 e outros passivos não financeiros diversos de MUS\$ 7.528.

O indicador de endividamento do passivo circulante da Sociedade no período é de (1,75). A incidência do passivo circulante sobre a dívida total aumentou 19,12 pontos percentuais, passando de 41,41% no encerramento de 2020 para 60,53% no final do período atual.

O passivo não circulante da Sociedade diminuiu em MUS\$ 2.557.578 (24,1%) em relação ao valor em 31 de dezembro de 2020. Os principais decréscimos são apresentados no item Outros passivos financeiros não circulantes por MUS\$ 1.855.099 (23,8%). Esta variação é explicada principalmente por reduções devido a baixas de dívidas por rejeições de frota por MUS\$ 999.782 e movimentos de renegociações de frota e outras reclassificações para o item circulante de MUS\$1.090.885, compensados por outros movimentos no período de MUS\$ 235.568.

Os demais decréscimos são apresentados no item Contas a pagar a entidades relacionadas, não circulantes no valor de MUS\$ 396.423 (100%), explicados principalmente pelo efeito líquido da reclassificação do saldo para a posição circulante de acordo com as condições do contrato de financiamento DIP; outros passivos não financeiros, não circulantes por MUS\$ 189.952 (27,1%), explicados principalmente pela diminuição da receita diferida e reclassificação para uma posição de compensação atual da Delta Air Lines, Inc., compensada por um aumento em Outras provisões não circulantes de MUS\$ 124.222 (21,1%), explicada por aumentos nas contingências fiscais de MUS\$ 125.875, contingências trabalhistas de MUS\$ 50.139 e redução devido ao efeito líquido de provisões contratuais onerosas e outras provisões menores de MUS\$ 51.792.

O indicador de endividamento do passivo não circulante da Sociedade sobre o patrimônio líquido é de (1,14). A incidência do passivo não circulante sobre a dívida total diminuiu 19,12 pontos percentuais, passando de 58,59% no encerramento de 2020 para 39,47% no final de dezembro de 2021.

O indicador de endividamento total sobre o Patrimônio Líquido da Sociedade ao final de dezembro de 2021 é de (2,89), sendo 4,54 vezes menor do que ao final de dezembro de 2020.

Ao final de dezembro de 2021, a Companhia não possuía posições atuais de derivativos de taxa de juros. Atualmente, 40% (42% em 31 de dezembro de 2020) do endividamento está indexado a flutuações nas taxas de juros. A maior parte dessa dívida está indexada a uma taxa referencial baseada na LIBOR. Considerando esses hedges, a taxa média de endividamento é de 5,69%.

O patrimônio líquido atribuível aos proprietários da controladora diminuiu em MUS\$ 4.620.835, passando de um patrimônio negativo de MUS\$ 2.435.713 em 31 de dezembro de 2020 para um patrimônio negativo de MUS\$ 7.056.548 em 31 de dezembro de 2021. Os principais efeitos correspondem ao resultado do exercício atribuível aos proprietários da controladora, correspondente a um prejuízo de MUS\$ 4.647.491, ajuste de conversão de MUS\$ 18.354 e outros aumentos do exercício de MUS\$ 8.302.

## 2. DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS CONSOLIDADOS

Em 31 de dezembro de 2021, a controladora registrou prejuízo de MUS\$ 4.647.491, o que representa uma variação negativa de MUS\$ 101.604 em relação ao prejuízo de MUS\$ 4.545.887 no mesmo período do ano anterior. A margem líquida atingiu -90,9% em 2021 e -104,9% em 2020.

O resultado operacional dos doze meses de 2021 totalizou um prejuízo de MUS\$ 1.119.277, uma redução de 32,8% em relação ao prejuízo em 31 de dezembro de 2020, de MUS\$ 1.665.288. A margem operacional atingiu -21,9%, 16,5 pontos percentuais acima da margem de -38,4% em 31 de dezembro de 2020.

As receitas operacionais do ano aumentaram 17,9% em relação ao mesmo período de 2020, alcançando MUS\$ 5.111.346. O resultado se deve, especialmente, ao aumento de 23,2% nas receitas de passageiros e de 27,4%

nas receitas de carga, enquanto as outras receitas diminuíram 44,7%. O impacto da desvalorização do real representou uma receita ordinária US\$ 40 milhões mais baixa.

Em junho de 2020, foi anunciada a interrupção das operações da LATAM Airlines Argentina S.A. por tempo indeterminado, como consequência do contexto específico do setor aéreo no país, agravado pela pandemia de covid-19. A LATAM deixou de operar 12 destinos domésticos. No fim do exercício de 2020, a LATAM Airlines Argentina S.A. apresentou receitas operacionais de US\$ 50 milhões em sua demonstração de resultado individual.

As receitas de passageiros atingiram MUS\$ 3.342.381, o que, em comparação com MUS\$ 2.713.774 de 2020, representou um aumento de 23,2%. O resultado se deve ao aumento de 18,0% na demanda medida em RPK (receita por passageiro-quilômetro) e de 4,3% nos *yields* em relação ao ano anterior, enquanto a taxa de ocupação apresentou uma variação negativa de 2,0 p.p. em relação a 2020. Por outro lado, o RASK (receitas por ASK – assentos disponíveis por quilômetro) cresceu 1,4%, reflexo da recuperação da demanda após a liberação das quarentenas e das restrições de viagens no segundo semestre de 2021.

Em 31 de dezembro de 2021, a receita de carga atingiu MUS\$ 1.541.634, aumento de 27,4% em relação a 2020. Apesar da queda de 1,4% no tráfego medido em RTK, os *yields* cresceram 29,2% devido, principalmente, a um forte cenário de importação e exportação.

O item “Outras receitas” apresentou redução de MUS\$ 183.671, especialmente em função da queda nos serviços de turismo e sublocação de aeronaves em MUS\$ 55.990, das indenizações pelo cancelamento da compra de quatro aeronaves A350 da Delta Air Lines Inc. (MUS\$ 62.000) e pela devolução antecipada de aeronaves arrendadas à Qatar Airways (MUS\$ 9.240), ambas no segundo trimestre de 2020, além da variação negativa das receitas recebidas pela indenização da Delta Air Lines Inc., ligada à implementação do JBA (*joint business agreement*) assinado em 2019 em MUS\$ 14.279.

Em 31 de dezembro de 2021, os custos operacionais totalizaram MUS\$ 6.230.623, o que, em comparação com 2020, representou um custo mais alto em MUS\$ 230.666, aumento de 3,8%, enquanto o custo unitário por ASK diminuiu 14,5%. Adicionalmente, o impacto da desvalorização do real nesse item reduziu os custos em

aproximadamente US\$ 38 milhões. As variações por item são explicadas a seguir:

a) O valor de remuneração e dos benefícios aumentou MUS\$ 79.839 por conta do crescimento de despesas reconhecidas de bônus de desempenho que haviam sido suspensos no exercício de 2020 e foi parcialmente compensado por uma queda de 18% na média da folha de pagamento em relação ao ano anterior.

b) O combustível aumentou 42,3%, equivalente a MUS\$ 442.433. Esse aumento corresponde, sobretudo, a preços médios sem cobertura 25,4% maiores e ao crescimento de 15,5% no consumo medido em galões. Durante 2021, a LATAM reconheceu um lucro de MUS\$ 10.100 para *hedge* de combustível, em comparação com o prejuízo de MUS\$ 14.316 nos doze meses de 2020.

c) As comissões apresentam uma redução de MUS\$ 2.701, produto do aumento durante 2021 das vendas diretas em agências próprias e mídia digital.

d) A depreciação e a amortização diminuíram em MUS\$ 223.992, variação justificada, principalmente, por uma frota média menor durante 2021 e as baixas

realizadas no ano anterior decorrentes da antecipação dos prazos dos projetos de TI que resultaram na implantação da plataforma digital LATAM XP.

e) Outros arrendamentos e taxas de desembarque aumentaram MUS\$ 35.183, principalmente nos custos de serviços de assistência em terra, impactados pela recuperação da operação durante o segundo semestre de 2021 e compensados por menores custos com taxas aeroportuárias.

f) Os serviços de passageiros diminuíram em MUS\$ 20.325, o que representa uma variação de 20,8%, explicada principalmente pelas restrições ao serviço de bordo, impostas em função da pandemia da covid-19, e da redução dos custos de atendimento a clientes em contingências.

g) O arrendamento de aeronaves apresenta custos de MUS\$ 120.630. Desde o segundo trimestre de 2021, os arrendamentos operacionais de aeronaves são registrados na modalidade variável, como consequência dos diferentes acordos firmados pelo grupo.

O arrendamento de aeronaves inclui os custos associados aos pagamentos de arrendamento com base em horas de voo (PBH) para contratos que

foram modificados incorporando essa estrutura. Nesses contratos, que incluem pagamentos variáveis no início do período com base em horas de voo (PBH) e parcelas fixas posteriores, foram reconhecidos valores de ativo por direito de uso e de passivo de arrendamento na data da alteração do contrato. Esses valores continuam sendo amortizados linearmente pelo prazo do arrendamento a partir da data de alteração do contrato, ainda que o prazo de pagamento definido inicialmente fosse variável. Consequentemente, e pela aplicação da política contábil de arrendamentos, o resultado do exercício inclui tanto o gasto de arrendamento com pagamentos variáveis (arrendamento de aeronaves) quanto o gasto resultante da amortização do direito de uso incluído na linha de depreciação e os juros do passivo de arrendamento.

h) Os custos de manutenção aumentaram MUS\$ 61.356, o que equivale a 13,0%, sobretudo devido ao crescimento da operação no segundo semestre.

i) Outros custos operacionais apresentam uma redução de MUS\$ 261.757, principalmente devido ao efeito de ajustes nas estimativas de inadimplência e procedimentos tributários, trabalhistas e cíveis.

As receitas financeiras totalizaram MUS\$ 21.107, uma redução de MUS\$ 29.290 em relação aos MUS\$ 50.397, de 2020, apesar de o grupo ter apresentado níveis de caixa mais altos na comparação por semestre com o mesmo período do ano anterior. Isso se deve às limitações impostas pelo Capítulo 11 sobre a gestão de caixa do grupo, que obrigam a manutenção de 70% do caixa em bancos autorizados.

Os custos financeiros aumentaram 37,2%, totalizando MUS\$ 805.544 em 31 de dezembro de 2021. Os repasses do financiamento DIP (*debtor in possession*) no quarto trimestre de 2020 e em junho, novembro e dezembro de 2021 aumentaram em US\$ 1,95 bilhão a dívida, com uma taxa de juros mais alta, o que aumentou para US\$ 330 milhões os juros acumulados.

Outras receitas/custos em 31 de dezembro de 2021 registram uma variação positiva de MUS\$ 723.360. A contingência gerada pela pandemia de covid-19 afetou as operações do grupo e gerou indícios de redução do valor recuperável (*impairment*), o que exigiu a realização de teste de imparidade e resultou na redução de US\$ 1,72 bilhão no ágio total. Desse valor, US\$ 37 milhões correspondem à baixa de slots aeroportuários e

US\$ 1,34 bilhões a contratos de *hedge* de combustível no valor de US\$ 81 milhões, que ocasionaram prejuízo no primeiro trimestre de 2020, compensados parcialmente por maiores custos de reorganização em 2021.

Na demonstração consolidada da situação financeira da TAM S.A. e suas filiais, os principais itens que causaram a perda de MUS\$ 3.973 por diferenças cambiais em 31 de dezembro de 2021 são as seguintes: Outros passivos financeiros, perda de MUS\$ 5.779 decorrente de empréstimos e arrendamentos financeiros para aquisição de frota denominados em dólares; lucro líquido de contas a receber e a pagar a terceiros de MUS\$ 17.970 e perda líquida de contas a receber e a pagar a terceiros de MUS\$ 27.187. Os demais itens de ativos e passivos líquidos geraram um lucro de MUS\$ 11.023.

### 3. ANÁLISE E EXPLICAÇÃO DO FLUXO DE CAIXA LÍQUIDO CONSOLIDADO DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS, DE INVESTIMENTO E FINANCIAMENTO

O fluxo de caixa da Sociedade, após o primeiro trimestre de 2020, foi afetado sobretudo pela diminuição das operações de transporte de passageiros devido ao fechamento de fronteiras e períodos de quarentena, visando o controle da pandemia da covid-19 nos países onde a Sociedade atua e; para a apresentação de petições de recuperação voluntária nos termos do Capítulo 11 do Título 11 do *Bankruptcy Code* dos Estados Unidos da América, o que permitiu proteger a liquidez da Sociedade.

O Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais em 31 de dezembro de 2021 apresenta uma variação positiva de MUS\$ 310.598 em relação ao exercício anterior, devido à variação positiva nas Cobranças por venda de mercadorias e prestação de serviços no

valor de MUS\$ 739.369, Pagamentos a e por conta de colaboradores por MUS\$ 285.942 e Impostos de renda reembolsados por MUS\$ 56.255. O exposto é compensado pelas variações negativas de Pagamentos a fornecedores pelo fornecimento de mercadorias, cujas variações são decorrentes dos maiores pagamentos efetuados no valor de MUS\$ 584.146, Outras entradas (saídas) de caixa no valor de MUS\$ 101.169 e Outros pagamentos por atividades operacionais no valor de MUS\$ 85.837.

A variação negativa de MUS\$ 101.169 em Outras entradas e saídas de caixa do Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais, deve-se principalmente à variação da remuneração da Delta de MUS\$ 62.000, Prêmios e garantias de margem de derivativos de MUS\$ 32.990, Depósitos judiciais de MUS\$ 54.851 e comissões bancárias, impostos e outros de MUS\$ 16.727 compensados pela variação positiva das operações com derivativos de combustível de MUS\$ 60.848.

O Fluxo de Caixa das Atividades de Investimento apresenta uma variação negativa de MUS\$ 576.261 em relação ao ano anterior, devido à variação negativa dos seguintes itens: Compras de Propriedades, plantas e

equipamentos, e compras de ativos intangíveis por MUS\$ 262.981 e MUS\$ 13.085, respectivamente, Juros recebidos por MUS\$ 27.803 e o efeito líquido entre Outras cobranças pela venda de patrimônios ou instrumentos de dívida de outras entidades e Outros pagamentos por aquisição de patrimônio ou instrumentos de dívida de outras entidades por MUS\$ 323.245. O acima é ligeiramente compensado pelas variações positivas de: Valores provenientes da venda de propriedades, plantas e equipamentos por MUS\$ 29.434 e Outras entradas (saídas) de caixa por MUS\$ 20.667.

O Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento apresenta uma variação negativa de MUS\$ 1.011.187 em relação ao ano anterior, o que é explicado pelas seguintes variações negativas: Valores provenientes de empréstimos de curto e longo prazo no valor de MUS\$ 1.323.871 e Empréstimos de entidades relacionadas no valor de MUS\$ 243.023. Essa variação é compensada pelos seguintes conceitos: Pagamento de empréstimos no valor de MUS\$ 330.664, Juros pagos no valor de MUS\$ 105.797, Outras entradas (saídas) de caixa por MUS\$ 96.754 e Pagamento de passivos de arrendamento no valor de MUS\$ 18.696, entre outros.

Os fluxos de empréstimos discutidos acima incluem os seguintes eventos:

(1) Durante março e abril de 2020, LATAM Airlines Group S.A. repassou a totalidade (US\$ 600 milhões) da linha de crédito comprometida “*Revolving Credit Facility* (RCF)”. O financiamento vence em 29 de março de 2022. A linha é assegurada com garantias compostas por aeronaves, motores e peças de peças sobressalentes.

(2) Em 26 de maio de 2020, a LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais no Chile, Peru, Colômbia e Equador ajuizaram, no Tribunal do Distrito Sul de Nova York, a proteção do Capítulo 11 da lei de falências dos Estados Unidos. Nos termos da Seção 362 do Código de Falências. O mesmo aconteceu para a TAM LINHAS AÉREAS S.A e suas filiais (todas as filiais da LATAM no Brasil), datada de 9 de julho de 2020. O arquivamento do Capítulo 11 automaticamente suspende a maioria das ações contra a LATAM e suas filiais, incluindo a maioria das ações para cobrar obrigações financeiras incorridas antes da data do arquivamento do Capítulo 11 ou para exercer controle sobre a propriedade da LATAM e suas filiais. Assim, embora o pedido de falência possa ter causado inadimplência em algumas das

obrigações da LATAM e de suas filiais, as contrapartes podem não tomar nenhuma medida em decorrência de tais inadimplências.

No final do exercício, o Capítulo 11 retém a maior parte das ações sobre os devedores para que o pagamento da dívida não seja acelerado. O grupo continua a apresentar suas informações financeiras em 31 de dezembro de 2021, incluindo sua dívida financeira e arrendamentos, de acordo com as condições originalmente acordadas, pendentes de acordos futuros que venha a firmar com seus credores nos termos do Capítulo 11. Para os contratos já modificados ou rescindidos, as informações financeiras foram divulgadas de acordo com os novos termos e condições.

(3) Em 24 de junho de 2020, o Tribunal do Distrito Sul de Nova York dos Estados Unidos aprovou a moção apresentada pela LATAM para rejeitar determinados contratos de arrendamento de aeronaves. Como parte dos contratos rejeitados, foram incluídas 17 aeronaves financiadas na estrutura EETC no valor de MMU\$ 844,1 e uma aeronave financiada com arrendamento financeiro no valor de MMU\$ 4,5.

(4) Em 20 de outubro de 2020, o Tribunal do Distrito Sul de Nova York

dos Estados Unidos aprovou a moção apresentada pela LATAM para rejeitar um contrato de arrendamento de aeronave financiado sob *lease* financeiro no valor de MMUS\$ 34,3.

(5) Em 29 de setembro de 2020, LATAM Airlines Group S.A. obteve financiamento do *devedor em posse* (“DIP”) por um total de MMUS\$ 2.450, que consiste em MMUS\$ 1.300 de uma parcela A (“Parcela A”) e MMUS\$ 1.150 de uma parcela C (“Parcela C”), dos quais MMUS\$ 750 são fornecidos por partes relacionadas. As obrigações do DIP são asseguradas por garantias compostas por determinados ativos da LATAM e de algumas de suas subsidiárias, incluindo, mas não se limitando a ações, determinados motores e peças sobressalentes.

Em 8 de outubro de 2020, a LATAM fez uma transferência parcial de MMUS\$ 1.150 da Parcela A e da Parcela C e, então, por volta de 22 de junho de 2021, a LATAM fez uma transferência adicional de MMUS\$ 500 da Parcela A e da Parcela C.

Em 18 de outubro de 2021, a LATAM Airlines Group S.A. obteve aprovação do Tribunal para uma parcela B (“Parcela B”) do financiamento do *devedor em posse* (“DIP”) de até um total de MMUS\$

750. As obrigações desta Parcela B, assim como as parcelas anteriores, são asseguradas com as mesmas garantias concedidas pela LATAM e suas filiais, sujeitas ao Procedimento do Capítulo 11, sem limitação, penhor sobre ações, determinados motores e peças sobressalentes. Os seguintes repasses do DIP devem ser feitos para a Parcela B até que a proporção repassada desta última seja igual à das parcelas anteriores. Uma vez que essa proporção é igual, os repasses são pro-rata.

Em 10 de novembro de 2021, o grupo fez um repasse parcial de MMUS\$ 200 da Parcela B e, posteriormente, em 28 de dezembro de 2021, a LATAM fez um novo repasse de MMUS\$ 100. Após esses repasses, a LATAM ainda tem MMUS\$ 1,250 de linha disponíveis para transferências futuras.

O DIP tem uma data de expiração de 8 de abril de 2022, sujeito a uma possível prorrogação, por eleição da LATAM, por mais 60 dias caso o plano de reorganização da LATAM tenha sido confirmado por uma ordem do Tribunal do Distrito Sul de Nova York dos Estados Unidos, mas o plano ainda não está em vigor.

(6) Em 31 de março de 2021, o Tribunal do Distrito Sul de Nova York dos Estados Unidos aprovou e,

posteriormente, em 13 de abril de 2021, emitiu uma ordem aprovando a moção apresentada pelo grupo para prorrogar certos arrendamentos de arrendamento de 3 aeronaves.

(7) Em 17 de junho de 2021, o Tribunal do Distrito Sul de Nova York dos Estados Unidos aprovou a moção apresentada pelo grupo para rejeitar o contrato de arrendamento de uma aeronave financiada sob *lease* financeiro no valor de MMUS\$ 130,7.

(8) Em 30 de junho de 2021, o Tribunal do Distrito Sul de Nova York dos Estados Unidos aprovou a moção apresentada pelo grupo para rejeitar o contrato de arrendamento de 3 aeronaves financiadas sob *lease* financeiro no valor de MMUS\$ 307,4.

(9) Em 1º de novembro de 2021, o Tribunal do Distrito Sul de Nova York dos Estados Unidos aprovou a moção apresentada pela Companhia para rejeitar o contrato de arrendamento de um motor financiado sob *lease* financeiro no valor de MUS\$ 19,5.

Por fim, o fluxo de caixa líquido da Sociedade em 31 de dezembro de 2021, antes do efeito da variação cambial, apresenta uma variação negativa de MUS\$ 1.276.850 em relação ao ano anterior.



#### 4. ANÁLISE DE RISCO FINANCEIRO

O programa de gestão de risco global da Sociedade visa minimizar os efeitos adversos dos riscos financeiros que afetam o grupo.

##### (a) Risco de mercado

Devido à natureza de suas operações, a Sociedade está exposta a fatores de mercado, tais como: (i) risco de preço de combustível, (ii) risco de taxa de juros e (iii) risco de taxa de câmbio local.

##### (i) Risco de preço do combustível

Para realizar suas operações, a Sociedade adquire o combustível denominado Jet Fuel grau 54 USGC, que está sujeito a flutuações nos preços internacionais do combustível.

Para proteção da exposição ao risco do preço do combustível, a Sociedade opera com instrumentos derivativos (Swaps e Opções) cujos ativos subjacentes podem ser outros que não Jet Fuel, sendo possível realizar hedge

de petróleo West Texas Intermediate (“WTI”), petróleo Brent (“BRENT”) e destilado Heating Oil (“HO”), que possuem alta correlação com Jet Fuel e maior liquidez.

Em 31 de dezembro de 2021, a Sociedade reconheceu ganhos de MUS\$ 10.132 para hedge de combustível líquido de prêmios nos custos de vendas do período. Parte das diferenças produzidas pelo menor ou maior valor de mercado desses contratos são reconhecidas como componente das reservas de hedge no patrimônio da Sociedade. Em 31 de dezembro de 2021, o valor de mercado dos contratos atuais é de MUS\$ 17.641.

##### (ii) Risco de tipo de câmbio

A moeda funcional e de apresentação das demonstrações financeiras da sociedade controladora é o dólar norte-americano, portanto, o risco cambial transacional e de

conversão decorre principalmente das atividades operacionais próprias do negócio, 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 da LATAM ao risco cambial advém da concentração de negócios no Brasil, que são majoritariamente denominados em Reais (BRL), sendo ativamente administrados pela Sociedade.

A Sociedade mitiga as exposições ao risco cambial por meio da contratação de instrumentos derivativos ou por meio de hedges naturais ou execução de operações internas. Em 31 de dezembro de 2021, a Sociedade não mantinha os derivativos cambiais atuais.

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, a Sociedade não reconheceu ganhos de hedge cambial líquidos de prêmios. Durante o mesmo período de 2020, a Sociedade reconheceu ganhos de MUS\$ 3.248 para hedge cambial, líquido de prêmios.

##### (iii) Risco de taxa de juros

A Sociedade está exposta a flutuações nas taxas de juros de mercado, afetando os fluxos de caixa futuros de ativos e passivos financeiros atuais e futuros.

A Sociedade está exposta principalmente à London Inter Bank Offer Rate (“LIBOR”) e outras taxas de juros menos relevantes, como Certificados de Depósito Interbancários Brasileiros (“CDI”).

Em 31 de dezembro de 2021, aproximadamente 40% da dívida é prefixada ou fixa com um dos instrumentos financeiros de hedge contratados. Considerando esses hedges, a taxa média de endividamento é de 5,69%.

Em 5 de março de 2021, a ICE Benchmark Administration (“IBA”) anunciou que, como resultado do acesso limitado às informações necessárias para o cálculo das taxas, a publicação das taxas em dólares para prazos de 1 semana e 2 meses cessará em 31 de dezembro de 2021 e o restante dos prazos em 30 de junho de 2023. Embora a adoção de taxas alternativas seja voluntária, a iminente descontinuação da LIBOR torna essencial que os participantes do mercado considerem a mudança

para taxas alternativas como SOFR e tenham linguagem alternativa adequada nos contratos existentes que fazem referência à cessação da LIBOR. Nesse sentido, a Sociedade identifica que seus contratos de derivativos e de dívida podem ser afetados pela variação da taxa relevante. Para mitigar o efeito, a Sociedade está avaliando a adesão ao protocolo ISDA no caso de derivativos e está seguindo as recomendações das autoridades competentes, incluindo o Alternative Reference Rates Committee (“ARRC”) no caso de dívida, em linha com as medidas geralmente adotada pelo mercado para substituição da LIBOR em contratos de dívida. No caso de derivativos, a LATAM não possui contratos vigentes indexados à taxa LIBOR.

#### **(b) Concentração de risco de crédito**

As contas a receber da Sociedade são provenientes de um alto percentual das vendas de passagens aéreas, serviços de carga a pessoas físicas e diversas empresas comerciais que estão dispersas econômica e geograficamente, e geralmente são de curto prazo. Dessa forma, a Sociedade não está exposta a uma concentração significativa de risco de crédito.

## **5. AMBIENTE ECONÔMICO**

Visando analisar o ambiente econômico no qual a Sociedade está inserida, a seguir é apresentada uma breve explicação sobre a situação e evolução das principais economias que a afetam, considerando os contextos nacional, regional e global..

Em meio à disseminação da nova variante ômicron da covid-19 e a significativas pressões inflacionárias, a economia global iniciou 2022 em uma posição mais frágil do que era esperado. Por um lado, a variante ômicron levou alguns países a impor novamente certas restrições de mobilidade, por outro, as rupturas na cadeia logística e o aumento dos preços do petróleo e da energia geraram altos níveis de inflação, que afetaram sobretudo os Estados Unidos e as economias emergentes e em desenvolvimento. Segundo o Fundo Monetário Internacional (FMI), as pressões inflacionárias devem durar

mais que o inicialmente previsto, em função da continuidade das rupturas na cadeia logística e dos altos preços de energia projetados para 2022. A perspectiva é que haja uma redução gradativa ao longo do ano à medida que a relação entre oferta e demanda se reequilibre e que políticas monetárias sejam implementadas nas principais economias.

Em consonância com o ambiente econômico desafiador em todo o mundo, as projeções mais recentes do FMI indicam uma baixa transversal nas diferentes economias em decorrência de outros fatores, como a retirada antecipada de estímulos fiscais – principalmente nos Estados Unidos –, interrupções na cadeia logística, disseminação da variante ômicron e instabilidade do setor imobiliário na China. Na estimativa divulgada em janeiro de 2022, o FMI previu um crescimento da economia mundial de 5,9% para 2021, de 4,4% para 2022 (0,5

ponto percentual abaixo do estimado anteriormente) e de 3,8% para 2023.

Na mesma estimativa de janeiro de 2022, o FMI projetou crescimento de 4,0% para a economia norte-americana em 2022. A queda de 0,6 p.p. em relação à estimativa anterior, de outubro de 2021, se deve à retirada antecipada das políticas monetárias e à continuidade das rupturas na cadeia logística. Para 2023, segundo o FMI, a economia do país deve crescer 2,6%, aumento de 0,4 p.p. em comparação à projeção anterior. O FMI também revisou suas projeções de crescimento para a economia europeia: 3,9% em 2022 (redução de 0,4 p.p. em relação à estimativa anterior) e 2,5% em 2023, aumento de 0,5 p.p. em comparação à projeção de outubro.

Para a América Latina e Caribe, o órgão previu crescimento de 2,4% em 2022 (queda de 0,6 p.p. em relação à estimativa anterior) e de 2,6% em 2023. No Brasil,

espera-se que a economia cresça 0,3% em 2022, redução de 1,2 p.p. em comparação com a última projeção. No Chile, em seu último Relatório de Política Monetária (Ipom, na sigla em espanhol), de dezembro de 2021, o Banco Central do

país previu expansão da economia entre 1,5% e 2,5% em 2022.

a) Os principais índices da Situação Financeira Consolidada são apresentados a seguir:

	31/12/2021	31/12/2020
<b>Índices de liquidez</b>		
Liquidez circulante (vezes) (Ativo circulante em operação/ Passivo circulante)	0,21	0,42
Proporção ácida (vezes) (Fundos disponíveis/ passivo circulante)	0,08	0,23
<b>Índices de endividamento</b>		
Proporção de endividamento (vezes): (Passivo circulante/Patrimônio líquido) (Passivo circulante + passivo não circulante/ patrimônio líquido)	-1,75	-3,08
Dívida circulante/Dívida total (%)	60,53	41,41
Dívida não circulante/Dívida total (%)	39,47	58,59
Cobertura de despesas financeiras (R.A.I.I. /despesas financeiras)	0	0
<b>Índices de atividade</b>		
Ativos totais	13.312.434	15.650.090
Investimentos	587.453	1.465.204
Alienação	105.035	1.537.386

### Índices de rentabilidade

Os índices de rentabilidade foram calculados sobre o patrimônio líquido e resultados atribuíveis aos acionistas majoritários.

	31/12/2021	31/12/2020
Retorno sobre o patrimônio <sup>1</sup> (Lucro líquido/patrimônio líquido médio)	-	-
Retorno sobre o ativo (Lucro líquido/ativos médios)	(0,35)	(0,29)
Retorno sobre ativos operacionais (Lucro líquido/ativos operacionais <sup>2</sup> médios)	(0,38)	(0,31)

**1** Em 31 de dezembro de 2021 e 31 de dezembro de 2020, a Latam Airlines Group S.A. e filiais apresentam Patrimônio negativo.

**2** Ativo total menos impostos diferidos, contas correntes de colaboradores, investimentos permanentes e temporários, e ágio.

Retorno de dividendos	31/12/2021	31/12/2020
(Dividendos pagos / preço de mercado)	0,00	0,00

Para os 12 meses encerrados em 31 de dezembro (MUS\$)	2021	2020
<b>Receitas operacionais</b>	<b>5.111.346</b>	<b>4.334.669</b>
Passageiros	3.342.381	2.713.774
Carga	1.541.634	1.209.893
Outros	227.331	411.002
<b>Custos operacionais</b>	<b>-6.230.623</b>	<b>-5.999.957</b>
Remuneração	-1.041.899	-962.060
Combustível	-1.487.776	-1.045.343
Comissões	-89.208	-91.910
Depreciação e amortização	-1.165.394	-1.389.386
Outros arrendamentos e taxas de desembarque	-755.188	-720.005
Serviços de passageiros	-77.363	-97.688
Arrendamento de aeronaves	-120.630	0
Manutenção	-533.738	-472.382
Outros custos operacionais	-959.427	-1.221.183
<b>Resultado operacional</b>	<b>-1.119.277</b>	<b>-1.665.288</b>
<b>Margem operacional</b>	<b>-21,90%</b>	<b>-38,40%</b>
Receitas financeiras	21.107	50.397
Custos financeiros	-805.544	-586.979
Outras receitas / custos	-2.180.493	-2.903.853
<b>Lucro/(Prejuízo) antes de impostos e juros minoritários</b>	<b>-4.084.207</b>	<b>-5.105.723</b>
Impostos	-568.935	550.188
<b>Lucro/(Prejuízo) antes de juros minoritários</b>	<b>-4.653.142</b>	<b>-4.555.535</b>
Atribuível a:		
Lucro/(Prejuízo), atribuível aos proprietários da controladora	-4.647.491	-4.545.887
Lucro/(Prejuízo), atribuível a interesses não controladores	-5.651	-9.648
<b>Margem líquida</b>	<b>-90,90%</b>	<b>-104,90%</b>
<b>Taxa de imposto efetiva</b>	<b>-13,90%</b>	<b>-10,80%</b>
Total de ações	606.407.693	606.407.693
Lucro/(Prejuízo) por ação (US\$)	-7,66397	-7,49642
<b>R.A.I.I.D.A.</b>	<b>-2.128.725</b>	<b>-3.170.107</b>

# Declaração juramentada

Na qualidade de membros do Conselho de Administração, CEO e vice-presidente de Finanças da LATAM Airlines Group S. A., atestamos sob juramento a nossa responsabilidade com relação à veracidade de todas as informações incluídas no Relatório Integrado LATAM 2021.

DocuSigned by:  
*IGNACIO JAVIER CUETO PLAZA*  
EFC129CF0D1D48B...  
Ignacio Cueto Plaza  
Presidente

DocuSigned by:  
*HENRI PHILIPPE REICHSTUL*  
8870E1850BC14E2...  
Henri Philippe Reichstul  
Conselheiro

DocuSigned by:  
*Sonia J. S. Villalobos*  
7BAB10750BED42B...  
Sonia J. S. Villalobos  
Conselheira

DocuSigned by:  
*Enrique Cueto Plaza*  
E70F7706B34F4DF...  
Enrique Cueto Plaza  
Vice-presidente

DocuSigned by:  
*Patrick Reginald Horn Garcia*  
11AB630A24844FF...  
Patrick Horn García  
Conselheiro

DocuSigned by:  
*ROBERTO ALVO*  
2D35377492ED44C...  
Roberto Alvo Milosawlewitsch  
CEO

DocuSigned by:  
*Enrique Ostale*  
101DFCE9366D4A5...  
Enrique Ostalé Cambiaso  
Conselheiro

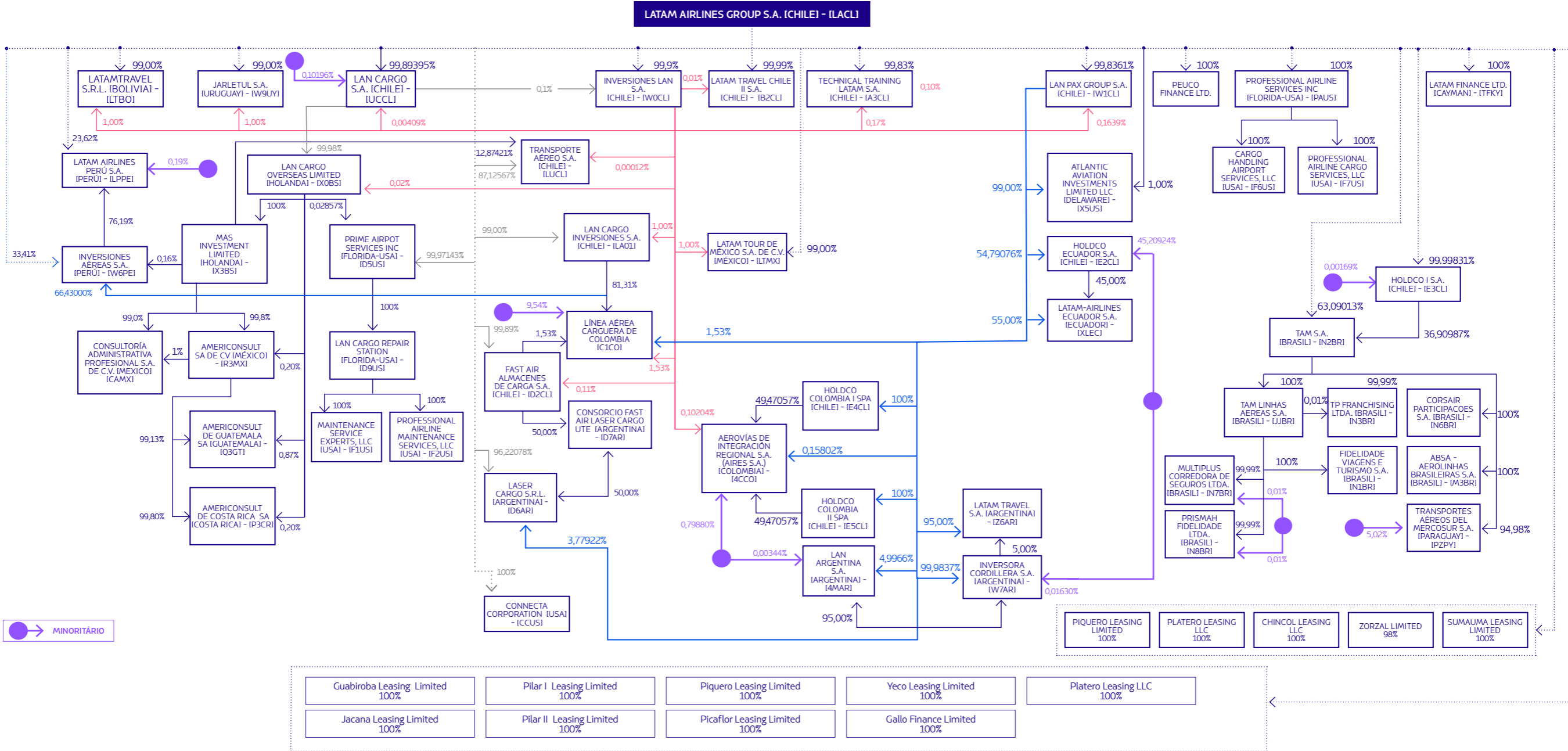
DocuSigned by:  
*Alex Wilcox*  
2C7F67C8E20E45B...  
Alexander D. Wilcox  
Conselheiro

DocuSigned by:  
*Ramiro Alfonsín*  
35D427D8AFC64FA...  
Ramiro Alfonsín Balza  
Vice-presidente de Finanças

DocuSigned by:  
*Nicolás Eblen Hirmas*  
8C49BF3AB9F54B2...  
Nicolás Eblen Hirmas  
Conselheiro

DocuSigned by:  
*EDUARDO NOVOA CASTELLÓN*  
4DBB8C64E0D2458...  
Eduardo Novoa Castellón  
Conselheiro

# Estrutura societária



# Créditos

## COORDENAÇÃO

LATAM – Relações com Investidores

LATAM – Sustentabilidade

LATAM – Comunicação Externa

## CONTEÚDO E DESIGN

Conecta Conteúdo e Sustentabilidade

**Texto:** Cristina Molina e Macarena Pellegrini

**Supervisão editorial e indicadores GRI:** Judith Mota

**Apoio editorial:** Talita Fusco

**Projeto gráfico e ilustração:** Naná Freitas

**Diagramação:** Gisele Fujiura, Gustavo Inafuku,  
Luciana Mafra e Naná Freitas

**Tradução para português:** Judith Mota e  
LatAm Translations

**Revisão ortográfica:** Alícia Toffani

## FOTOGRAFIA

Acervo LATAM

# Informações corporativas

## ESCRITÓRIO CENTRAL

Av. Presidente Riesco, 5.711 –

19º andar – Las Condes

Santiago, Chile

Tel.: (56) (2) 2565 2525

## BASE DE MANUTENÇÃO

Aeroporto Arturo Merino Benítez

Santiago, Chile

Tel.: (56) (2) 2565 2525

## CÓDIGO DAS AÇÕES

LTM CI – Bolsa de Comércio de Santiago

LTM US – Bolsa de Valores de Nova York

## ATENDIMENTO A INVESTIDORES

LATAM Airlines Group S.A. –

Relações com Investidores

Av. Presidente Riesco, 5.711 –

20º andar – Las Condes

Santiago, Chile

Tel.: (56) (2) 2565 2525

E-mail: [InvestorRelations@latam.com](mailto:InvestorRelations@latam.com)

## ATENDIMENTO A ACIONISTAS

Depósito Central de Valores

Av. Los Conquistadores, 1.730 –

24º andar Santiago, Chile

Tel.: (56) (2) 2393 9003

E-mail: [atencionaccionistas@dvc.cl](mailto:atencionaccionistas@dvc.cl)

## ADRS – BANCO DEPOSITÁRIO

JPMorgan Chase Bank, N.A.

Caixa postal 64.504

St. Paul, MN 55164-0504

Tel.: Geral (800) 990-1135 | Fora dos

Estados Unidos – (651) 453-2128 |

Global Invest Direct (800) 428-4237

E-mail: [jpmorgan.adr@wellsfargo.com](mailto:jpmorgan.adr@wellsfargo.com)

## ADRS – BANCO DE CUSTÓDIA

Banco Santander Chile

Bandera, 140 – Santiago

Departamento de Custódia

Tel.: (56) (2) 2320 3320



[www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net)  
[www.latam.com](http://www.latam.com)