



Memoria Integrada 2022

Índice

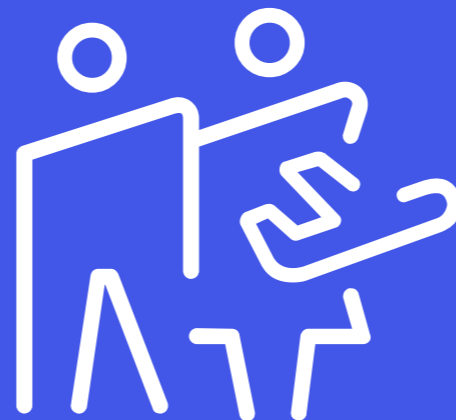


- 24 Operaciones**
 - 25 Operación de pasajeros
 - 28 Grupo LATAM Cargo
 - 30 Flota
- 32 Gobierno corporativo**
 - 33 Estructura de propiedad
 - 36 Instancias de decisión
 - 41 Directrices corporativas
 - 43 Relación con grupos de interés
 - 45 Política de Financiamiento
 - 46 Política de Riesgos de Mercado
 - 48 Política Financiera
 - 49 Política de Liquidez e Inversión Financiera

- 50 Nuestro negocio**
 - 51 Contexto de la industria
 - 53 Resultados financieros
 - 56 Información bursátil
 - 57 Plan de inversión
- 58 Seguridad**
 - 59 Prioridad número 1
- 63 Compromiso con el futuro**
 - 64 Objetivos y resultados
 - 66 Valor compartido
 - 68 Cambio climático
 - 74 Economía circular
 - 77 Gestión ambiental y ecoeficiencia

- 108 Anexos**
 - 191 Informes financieros**
 - 192 Estados Financieros
 - 295 Filiales y coligadas
 - 333 Análisis Razonado
 - 344 Declaración jurada**
 - 345 Malla societaria**
 - 346 Créditos e Información corporativa**

- 3 Presentación**
- 5 Destacados**
- 8 Carta del CEO**
- 11 Quiénes somos**
 - 12 Grupo LATAM
 - 13 Nuestra estrategia
 - 18 Modelo de generación de valor
 - 19 Línea de tiempo
 - 23 Premios y reconocimientos



- 80 Empleados**
 - 81 Mejor, más simple y transparente
 - 87 Quién hace a grupo LATAM
- 88 Clientes**
 - 89 La mejor experiencia
- 94 Proveedores**
 - 95 Gestión de la cadena
- 98 Acerca de la Memoria**
 - 99 Temas materiales
 - 100 Índice de contenidos GRI y SASB
 - 104 Índice de contenidos NCG 461
 - 106 Glosario
 - 107 Verificación externa

Este pdf es navegable. Haga clic en los botones.

Presentación

GRI 2-2 y 2-3

En su Memoria Integrada, LATAM Airlines Group S.A. presenta anualmente sus principales avances y desafíos considerando todas las empresas del grupo, las dimensiones económica, social y ambiental del negocio y las relaciones con sus *stakeholders*. La presente edición corresponde al período del 1 de enero de 2022 al 31 de diciembre de 2022 y cumple los requisitos de la Norma de Carácter General (NCG) 461, de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), de Chile, que incorpora temáticas de sostenibilidad y gobierno corporativo en la memoria anual. Para LATAM, la nueva normativa, de carácter obligatorio, representa una oportunidad para profundizar el movimiento iniciado en 2018, cuando el grupo publicó por primera vez una Memoria Integrada, conectando de manera estratégica las informaciones financieras y no financieras que anteriormente eran objeto de dos publicaciones segmentadas: la Memoria Anual y el Reporte de Sostenibilidad. Además de dar mayor visibilidad a las prácticas de gobierno corporativo que siempre ha seguido la Compañía.

En el relato de la información relacionada a los temas relevantes de sostenibilidad y los indicadores que monitorean el desempeño del grupo en esos temas, se utilizó como referencia los Estándares Global Reporting Initiative (GRI), principal referente global para la comunicación y la gestión de la sostenibilidad. Los contenidos e indicadores ligados a los estándares GRI fueron sometidos a verificación externa por Deloitte.

Complementan la información de sostenibilidad las métricas definidas por Sustainability Accounting Standards Board (SASB)/ International Financial Reporting Standards (IFRS) Foundation para compañías aéreas.

Los Estados Financieros Consolidados de LATAM son parte integral de la Memoria. Ellos comprenden la situación financiera al 31 de diciembre de 2021 y 2022, y fueron auditados externamente por PwC. Además de estar disponibles en esta publicación, a partir de la página 192, también pueden ser consultados en el [sitio web de la CMF](#) y en el [sitio web de Relaciones con Inversionistas de LATAM Airlines](#).

CONVENCIONES

Moneda y cambio

LATAM Airlines Group S.A. y la mayoría de sus filiales mantienen registros contables y elaboran sus estados financieros en dólares estadounidenses; algunas utilizan pesos chilenos, pesos colombianos o reales brasileños. Los estados financieros consolidados del grupo incluyen los resultados de esas filiales convertidos a dólares estadounidenses.

En conformidad con la Normas Internacionales de Contabilidad (IASB), los activos y pasivos consideran el tipo de cambio del final del período. Las cuentas de ingresos y gastos toman en cuenta el tipo de cambio a la fecha de la transacción, no obstante, puede ser adoptado un tipo de cambio mensual en caso de que las tasas no tengan una gran variación.

Nombres

- **LATAM Airlines Group:** a excepción de los casos en donde el contexto lo requiera, las menciones de LATAM Airlines Group se refieren a LATAM Airlines Group S.A., entidad operadora no consolidada.



LATAM: las menciones de LATAM, el grupo y Sociedad se refieren a LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales consolidadas: Transporte Aéreo S.A. (LATAM Airlines Chile), LATAM Airlines Perú S.A. (LATAM Airlines Perú), Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A. (LATAM Airlines Ecuador), LAN Argentina S.A. (LATAM Airlines Argentina, anteriormente Aero 2000 S.A.), Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LATAM Airlines Colombia), TAM S.A. (TAM o LATAM Airlines Brasil), Transporte Aéreos del Mercosur S.A. (LATAM Paraguay), LAN Cargo S.A. (LATAM Cargo) y las dos filiales cargueras regionales: Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (LANCO o LATAM Cargo Colombia) en Colombia y Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA o LATAM Cargo Brasil) en Brasil.

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

- **Grupo LATAM Cargo:** se refiere al conjunto de operadores de carga – LAN Cargo S.A. (LATAM Cargo) y las filiales cargueras regionales: Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (LANCO o LATAM Cargo Colombia) en Colombia y Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA o LATAM Cargo Brasil) en Brasil.
- **LAN:** las menciones de LAN se refieren a LAN Airlines S.A., actualmente conocida como LATAM Airlines Group S.A., debido a circunstancias y hechos ocurridos antes de la fecha en que se completó la asociación entre LAN Airlines S.A. y TAM S.A.
- **TAM:** a no ser que el contexto requiera otra forma, las menciones de TAM se refieren a TAM S.A. y sus filiales consolidadas, incluyendo a TAM Linhas Aéreas S.A. (TLA), que opera bajo el nombre de LATAM Airlines Brasil, Fidelidade Viagens e Turismo Limited (TAM Viagens) y Transportes Aéreos Del Mercosur S.A. (TAM Mercosur).

ESTÁNDARES UTILIZADOS

A lo largo del texto, se señala la información relacionada a cada uno de los estándares utilizados (NCG 461, SASB y GRI), que van ordenados en dos índices de contenido específico en las **páginas 100 y 104**. El objetivo es facilitar al lector obtener la información relacionada con cada estándar.

MÁS INFORMACIÓN GRI 2-3

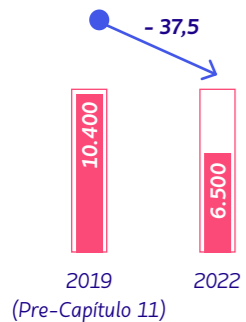
Cualquier sugerencia, crítica o duda sobre la Memoria puede ser enviada a los e-mails investorrelations@latam.com y sostenibilidad@latam.com.

Destacados

Sólido resultado financiero

Durante el proceso de Capítulo 11, LATAM logró mejorar su estructura de costos y de capital

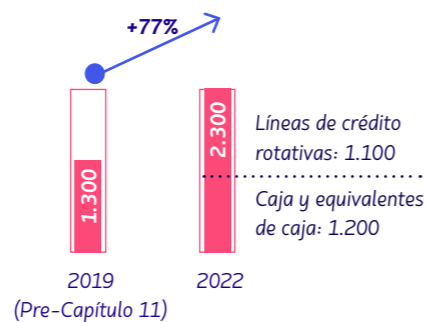
DEUDA BRUTA (US\$ MILLONES)



4,2x

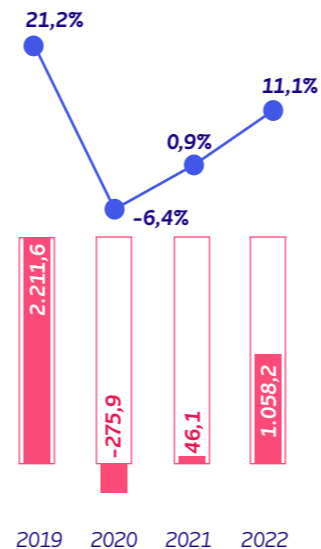
Apalancamiento

LIQUIDEZ (US\$ MILLONES)



Equivalente a un 24,3% del total de ingresos en 2022

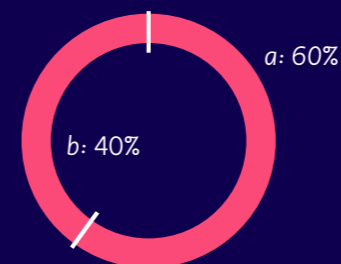
EBITDA¹ (US\$ MILLONES)



¹ Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización.

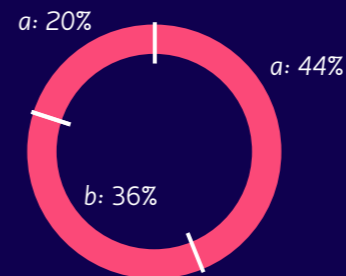
ESTRUCTURA DE INGRESOS Y OPERACIÓN DIVERSIFICADAS

POR TIPO DE MONEDA



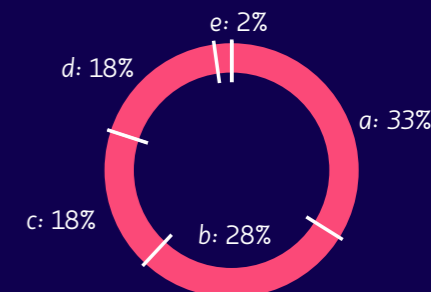
a: Dólar (USD) y Euro (EUR)
b: Otras monedas

POR CAPACIDAD (ASK)
(OPERACIÓN DE PASAJEROS)



a: Internacional
b: Doméstico Brasil
c: Doméstico PHH

POR UNIDAD DE NEGOCIO



a: Pasajeros (internacional)
b: Pasajeros (doméstico Brasil)
c: Pasajeros (doméstico PHH)
d: Carga
e: Otros

Total (US\$ millones)

9.516,8

ASK: asientos-kilómetro disponibles.
PHH: países de habla hispana.

Recuperación operacional

OPERACIÓN DE PASAJEROS

62 millones de pasajeros **144** destinos **22** países



Factor de ocupación: 81,3%
Tráfico consolidado (RPK - millones): 92.588
Capacidad (ASK - millones): 113.852

ASK: asientos-kilómetro disponibles.
RPK: pasajeros-kilómetro rentados.

OPERACIÓN DE CARGA

901 mil toneladas transportadas

154 destinos

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



Factor de ocupación: 56,5%
Tráfico consolidado (RTK - millones): 3.532
Capacidad (ATK - millones): 6.256
RTK: toneladas-kilómetro rentadas.
ATK: toneladas-kilómetro ofrecidas.

La operación mostró una recuperación estable desde el inicio de la pandemia, alcanzando 85,2% (ASK) de los niveles de 2019 en diciembre de 2022

Enfoque en el cliente

JOINT VENTURE CON
DELTA AIR LINES

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

NUEVAS CABINAS



- > Flexibilidad para atender a distintos segmentos de pasajeros
- > Tarifas competitivas
- > Cabinas renovadas en el 89% de la flota narrow body

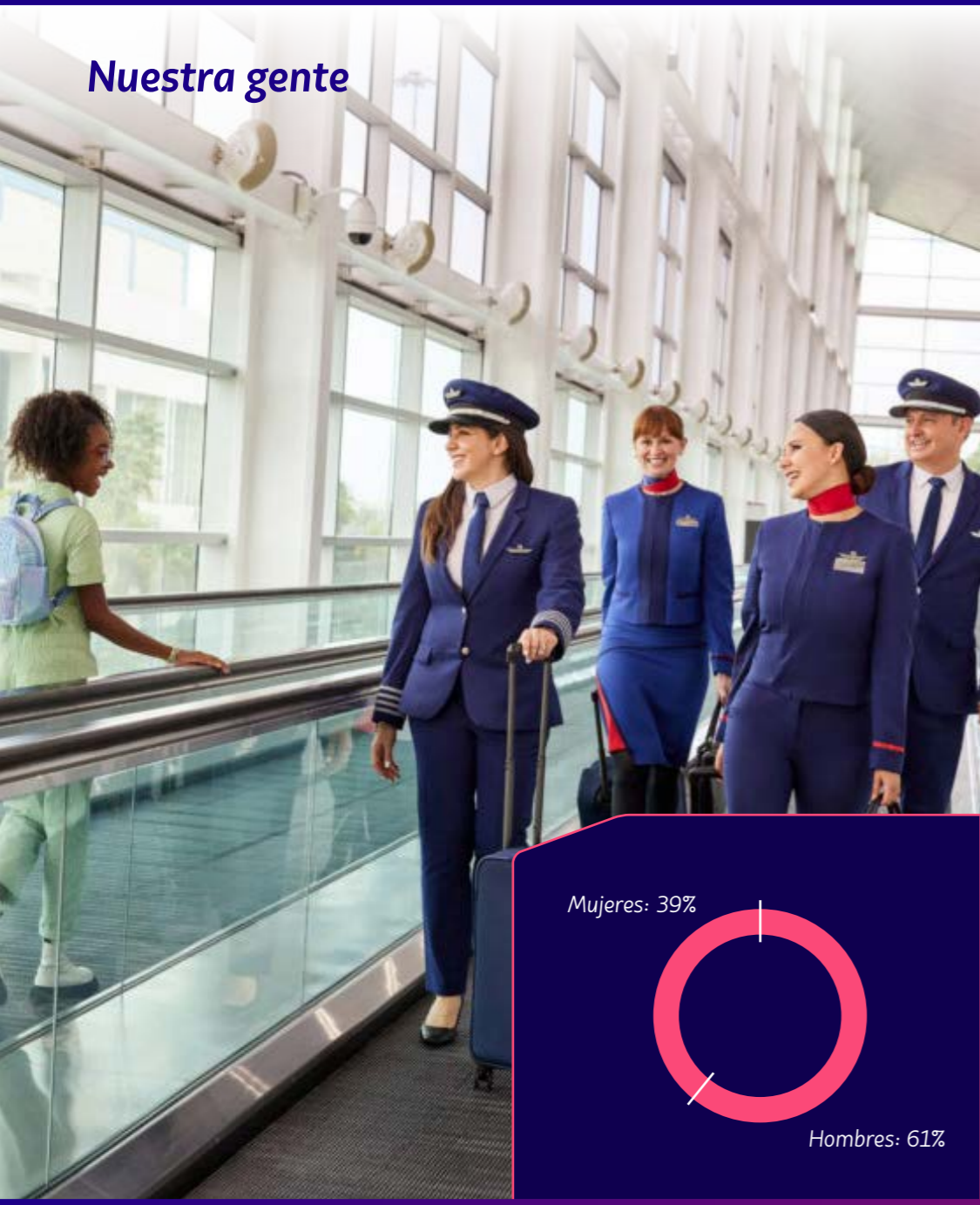
LATAM LOUNGE EN SANTIAGO – CHILE



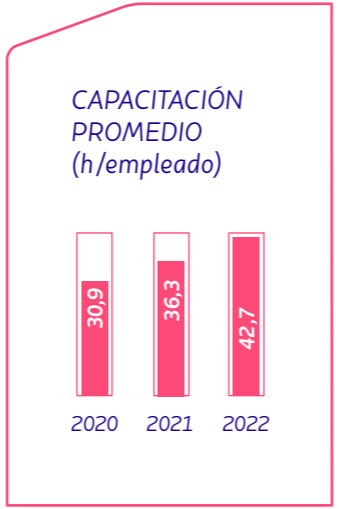
4.200 metros en **3** salones

- > Colores inspirados en la naturaleza de Chile
- > Mobiliario sostenible
- > 80% de la energía consumida proviene de fuentes renovables

Nuestra gente

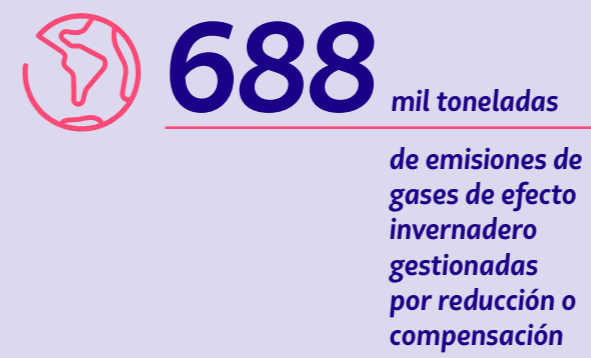


DIVERSIDAD E INCLUSIÓN



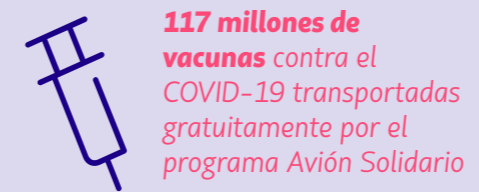
Estrategia de Sostenibilidad – Pilares

>> CAMBIO CLIMÁTICO

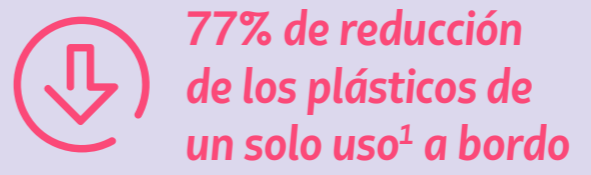


- > Reducción de emisiones a través de mejoras operacionales
- > Compensación de emisiones y conservación de ecosistemas (LATAM + clientes)

>> VALOR COMPARTIDO



>> ECONOMÍA CIRCULAR



¹ Ejemplos: cubiertos, vasos, bandejas, mezcladores, bolsas y tapas.

LATAM fue reconocida por la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa de S&P como la quinta aerolínea más sustentable a nivel mundial

Carta del CEO

GRI 2-22



Pocas veces en la vida uno se ve enfrentado a una crisis como la que la pandemia significó para el mundo entero y, en especial, para la aviación comercial. Entre mediados y fines de marzo del 2020, el grupo LATAM redujo las operaciones de pasajeros en un 95%. Los efectos de la pandemia fueron dramáticos y se extendieron mucho más allá de lo que todos esperábamos. Al cierre del 2022, casi 3 años desde el inicio de esta crisis, aún no se ha retomado la totalidad de las operaciones previas.

En estos duros meses y años se tomaron decisiones difíciles, pero lamentablemente necesarias para la continuidad del grupo. En este contexto, el grupo LATAM se vio obligado a ingresar a un proceso de reorganización financiera bajo el Capítulo 11 de la ley de Estados Unidos en mayo de 2020. Este periodo ha sido extraordinariamente desafiante, pero al mismo tiempo, ha sido una oportunidad única de revisar de manera muy profunda las cosas que el grupo ha construido en el tiempo, las que se deben mantener y las que se deben cambiar.

El 3 de noviembre del 2022, y luego de casi 30 meses, el grupo LATAM salió del Capítulo 11 fortalecido, con una condición financiera más sólida y con una estructura de costos extremadamente competitiva. Pero más importante aún,

con un renovado sentido de propósito, con claridad de lo que hay que mejorar para ser un activo en las sociedades donde participa, y para ser cada día mejores con los clientes, la gente y con el entorno.

El 2022 refleja a un grupo robustecido. El año terminó con niveles de liquidez y endeudamiento aún más sanos que los del período prepandemia: liquidez de US\$2.300 millones a fines del 2022 y una reducción en la deuda bruta del 37,5% frente a US\$10.400 millones al momento de entrar a Capítulo 11, lo que refleja un apalancamiento de 4,2x. Además, una mejor estructura de costos. El costo caja de la flota es más de un 40% menor que el de 2019, y en el cuarto trimestre el costo ASK (asientos-kilómetro disponibles) ex-combustible de las operaciones de pasajeros fue de US\$0,04, compensando la inflación de los últimos años.

Hacia el fin del año, en las operaciones de pasajeros del grupo, la capacidad alcanzó un 85,2% del nivel de 2019 medida en ASK y en promedio, a lo largo del 2022, un 76,4% respecto al 2019. El grupo LATAM transportó aproximadamente 62 millones de pasajeros el año pasado, lo que representa un aumento de 22 millones de pasajeros respecto de 2021. A diciembre pasado, el grupo LATAM operaba 144

destinos de pasajeros en 22 países, igualando la cantidad de destinos volados durante el mismo período en 2019.

El grupo continuó mostrando su fortaleza en la región, con las filiales de Brasil, Chile y Perú ocupando el primer lugar en participación de mercado en sus respectivos segmentos domésticos. En el caso de la filial de Brasil, pasó de un 34% de participación de mercado en 2019 a un 37% en el año 2022, mientras que la filial de Perú pasó de un 62% a un 65% y la de Chile de un 58% a un 60%. A su vez, el grupo LATAM retomó 14 rutas internacionales suspendidas producto de la pandemia.

Nadie conecta Sudamérica como LATAM. En 2023, LATAM Airlines Brasil retomará operaciones a África y el grupo volará 38 nuevas rutas que no operaba en 2019, dentro de las cuales dos se enmarcan en el *joint venture* con Delta Air Lines.

El JV con Delta permitirá entregar más y mejores servicios a los pasajeros, además de conectarlos a más de 300 destinos entre Estados Unidos, Canadá y Sudamérica. Como primer paso, se anuncian vuelos directos entre Sao Paulo (Brasil) y Los Ángeles (Estados Unidos) y entre Bogotá (Colombia) y Orlando (Estados Unidos). Respecto de esta última, la filial de Colombia proyecta transportar 120 mil pasajeros al año

Hacia el fin del año, la capacidad (medida en ASK) en la operaciones de pasajeros alcanzó un 85,2% del nivel prepandemia

ofreciendo mejores alternativas de conexión desde el interior de Colombia y Ecuador a la costa este de Estados Unidos a través del hub de Delta en Orlando y del centro de conexiones de LATAM en Bogotá.

Por su capacidad de transporte y conectividad, LATAM Cargo S.A. y las filiales cargueras en Colombia y Brasil tuvieron un importante rol en la logística de abastecimiento local y en las exportaciones. La capacidad de carga aumentó 30,7% en comparación con el 2021. La filial carguera cerró el año con casi 901 mil toneladas transportadas lo que representa un aumento de un 12,4% respecto del año anterior.

En términos de proyecciones, para este año el grupo espera seguir avanzando con un crecimiento anual en sus operaciones de pasajeros y carga de más del 20%.

Enfocados en propiciar una experiencia de viaje más simple, más rápida y más

autónoma a los pasajeros, se trabajó fuertemente en la transformación digital. Los avances en esta materia se han reflejado en el indicador Net Promoter Score (NPS), que señala la satisfacción de los clientes. En 2022, la valorización de la experiencia digital alcanzó 50 puntos, un aumento de 10 puntos frente a 2021, y el NPS de la operación de pasajeros fue 46. Por su parte, en LATAM Cargo alcanzó 51 puntos en esta medición en 2022, un alza de 21 puntos respecto a 2021 y de 33 puntos en los dos últimos años, siendo el mejor resultado de la historia del negocio de carga desde que se comenzó la medición en 2016.

A su vez, y pensando en mejorar la experiencia de los pasajeros, se modernizaron 81 aeronaves en 2022, alcanzando un total de 198 aviones con interiores renovados. En Brasil, 98 aviones que opera la filial a nivel doméstico cuentan con Wi-Fi en cabina, característica que se incluirá en toda la flota de LATAM Airlines Brasil durante el primer semestre

de 2023. Al mismo tiempo y bajo el nombre de “LATAM Lounge”, el grupo LATAM abrió las puertas de un renovado espacio en Chile dedicado a pasajeros preferentes y socios de aerolíneas con acuerdos comerciales, para que puedan esperar la salida de su vuelo o la conexión a su destino.

El año pasado se continuó trabajando para ser un activo en las distintas comunidades donde opera el grupo, buscando ser parte de la solución de desafíos sociales, ambientales y de crecimiento económico actuales y futuros. La guía es la Estrategia de Sostenibilidad de LATAM, madurada tras mucho diálogo y reflexión durante el primer año de la pandemia, y lanzada en 2021 como hoja de ruta para los próximos 30 años.

Tres pilares la sostienen, cada uno con metas, plazos y planes de acción muy claros.

Bajo el pilar de cambio climático, el grupo LATAM se comprometió a reducir y compensar el equivalente al 50% de las emisiones domésticas de gases de efecto invernadero (GEI) al 2030 y ser un grupo carbono neutro al 2050. En 2022, se superó lo planificado para el año, con 688 mil toneladas de emisiones gestionadas, entre iniciativas de mejoras operacionales y el apoyo a proyectos de conservación de ecosistemas estratégicos de la región.

En 2022 se anunció la ampliación de la



alianza con la Fundación Cataruben, en CO2BIO, proyecto de conservación y restauración de sabanas inundables y bosques en Sudamérica. Ubicado en la Orinoquía Colombiana, CO2Bio espera capturar más de 11,3 millones de toneladas de CO₂ en un área de 575.000 hectáreas al 2030, equivalentes a más de tres veces la extensión de ciudades como Bogotá o Sao Paulo.

El grupo LATAM continúa invirtiendo en modernizar la flota con modelos de aeronaves cada vez más eficientes, además de reducir el consumo de combustible de la flota actual. El año pasado LATAM se comprometió a buscar que un 5% del consumo de combustible provenga de combustibles de aviación sostenible (SAF) al año 2030, privilegiando la producción generada en Sudamérica. Aunque la producción es inferior al 1% de la demanda internacional, este tipo de combustible tiene el potencial de reducir hasta un 80% de las emisiones en comparación con los combustibles fósiles, por lo que representa una herramienta central para cumplir con nuestra meta de alcanzar la carbono neutralidad al 2050.

Bajo el pilar de economía circular, se avanzó en la meta de eliminar los plásticos de un solo uso al 2023 y ser un grupo cero residuos a relleno sanitario

al 2027. Mediante el cambio en las materialidades y la mejora de procesos, se logró eliminar el 77% de los plásticos de un solo uso en el servicio a bordo, superando la meta del 60% fijada para el año. Además, se avanzó en el diseño y ejecución de un plan riguroso para reducir el plástico en las operaciones de carga.

Finalmente, dentro del pilar de valor compartido, el Avión Solidario pone la conectividad, *expertise* y capacidad de las operaciones de pasajeros y carga para el beneficio de comunidades en Sudamérica. Al cierre de 2022, el programa mantenía alianzas con 51 organizaciones en los países con operaciones domésticas, centrando su labor en salud, medioambiente y catástrofes. Dentro de ese marco, se transportaron, de manera gratuita, 117 millones de vacunas contra el COVID-19 y si se considera lo movilizado desde el inicio de la pandemia, dicha cantidad llega a los 376 millones de vacunas. Solo en Brasil, LATAM Airlines Brasil fue responsable del transporte, vía aérea, de dos de cada tres dosis dentro del país durante 2022.

La gestión y desempeño en sostenibilidad han merecido el reconocimiento de S&P Global, responsable de la selección de empresas que componen el Índice de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI). En la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa 2022 de S&P, LATAM calificó como la

quinta más sostenible del sector aéreo a nivel mundial. Destacan los resultados alcanzados por el grupo en los temas de ciudadanía corporativa, economía circular y prácticas laborales.

Se está construyendo una nueva LATAM y nada de esto sería posible sin el apoyo de cada una de las 32.507 personas que componen este grupo, formado por 44 nacionalidades distintas gracias a la diversidad de nuestras operaciones. La multiculturalidad del grupo es una motivación para avanzar en construir ambientes de trabajo más inclusivos y estamos dando importantes pasos en equidad de género al incorporar más mujeres en roles de pilotos y mecánicos de mantenimiento, y en igualdad de oportunidades y éxito profesional para todos los colaboradores.

He empezado esta carta hablando del desafío único que representó la crisis, y quiero terminarla, destacando el privilegio que ha sido formar parte de un equipo como el del grupo LATAM en ese camino. La voluntad, el coraje y el compromiso de todos y de cada uno fue el motor que nos empujó a salir de esta crisis. El grupo salió fortalecido, unido y con un sentido renovado de propósito.

Que este mensaje sirva también para homenajear a todos y cada uno de quienes han logrado hacer esto posible. Es un orgullo ser uno más de ustedes.

Roberto Alvo Milosawlewitsch
CEO LATAM Airlines Group



Quiénes somos



EN ESTE CAPÍTULO

Grupo LATAM
12

Nuestra estrategia
13

Modelo de
generación de valor
18

Línea de tiempo
19

Premios y
reconocimientos
23

Grupo LATAM

El grupo LATAM cuenta con operaciones domésticas en cinco países de Sudamérica –Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú y ofrece la mejor conectividad dentro de, desde y hacia América Latina, cubriendo 144 destinos en 22 países con sus operaciones de pasajeros y 154 destinos con sus operaciones de carga.

Esta red, junto con la frecuencia de vuelos y las posibilidades de conexión que brinda a sus pasajeros, potenciadas con los *hubs* de conexión de São Paulo (Brasil), Santiago (Chile) y Lima (Perú), la convierten en un referente en la industria aérea regional y global y le permiten contar con una base de ingresos geográficamente diversificada, tanto de pasajeros como de carga.

En 2020, el grupo LATAM comenzó uno de los períodos más desafiantes de su historia. La pandemia por el coronavirus trajo consigo el cierre de fronteras y prolongadas cuarentenas afectando directamente a toda la industria. Ante este escenario, LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Estados Unidos y Brasil solicitaron

en 2020 la protección voluntaria bajo el estatuto de reorganización financiera del Capítulo 11 de Estados Unidos, buscando reorganizar su deuda con sus acreedores, acceder a nuevas fuentes de financiamiento y transformar su negocio en respuesta a la pandemia mundial.

Tras más de dos años de intenso trabajo en el proceso de reorganización, y junto con el apoyo necesario de los acreedores y accionistas, a inicios de noviembre de 2022 LATAM completó exitosamente su reestructuración. A través del proceso logró importantes ahorros de costos y una reducción de deuda con la consiguiente mejora en la estructura de capital.

Luego de sortear exitosamente este difícil proceso, LATAM emergió como un grupo más eficiente, con menos deuda y más liquidez, una flota moderna, la red de conexiones más extensa de Sudamérica y el mayor programa de fidelización del continente.

El proceso también le permitió a LATAM volverse más competitiva y abrir nuevas rutas. En Brasil, por

ejemplo, el grupo opera 10 destinos nuevos respecto de lo que volaba en prepandemia, y a nivel mundial espera estar operando a 38 nuevas rutas en 2023 comparado con lo operado prepandemia.

En 2022, el grupo LATAM concretó su *joint venture* con Delta Airlines, que aplica a los mercados de Estados Unidos, Canadá, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú y Uruguay y amplía la conectividad de entre Estados Unidos/Canadá y Sudamérica.

Hacia fines de diciembre, el grupo LATAM alcanzó operaciones de pasajeros de un 85% (medida en asientos-kilómetro disponibles - ASK) respecto a igual período de 2019, siguiendo en la senda de recuperación a los niveles prepandemia.

MÁS INFORMACIÓN

[Operaciones \(página 24\)](#)

[Resultados financieros \(página 53\)](#)

[Constitución legal \(página 109\)](#)

[Objeto de la Sociedad \(página 109\)](#)

[Propiedades, plantas y equipos \(página 109\)](#)

[Canales de venta \(página 111\)](#)

[Marcas, patentes, licencias y franquicias \(página 110\)](#)

[Información adicional \(página 111\)](#)

Nuestra estrategia


NCG 461: 2.1 MISIÓN

MISIÓN Y PROPÓSITO



Cuidar que los sueños lleguen a su destino.

VISIÓN



Ser el grupo de aerolíneas que conecta Latinoamérica con el mundo y el mundo con Latinoamérica, que asume su responsabilidad social siendo justos, empáticos, transparentes y simples con sus clientes, empleados y otros stakeholders clave.

VALORES



Guían nuestra conducta los valores de:



Seguridad

Garantizamos en todo momento nuestra seguridad, la de nuestro equipo y la de nuestros clientes.



Ser atentos

Nos preocupamos genuinamente por las necesidades de las personas y les ofrecemos una experiencia justa, empática, transparente y simple (JETS).



Sostenibilidad

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

PRINCIPIOS CORPORATIVOS



Nuestra propuesta interna de valor establece los principios corporativos:

INDUSTRIA

Ser parte de una industria atractiva, global y multicultural.

AMBIENTE

Integrar un ambiente dinámico, con constantes cambios y desafíos.

CARRERA

Tener amplias y múltiples opciones de desarrollo de carrera.

VIAJES

Tener la oportunidad de conocer el mundo y acceder a otros beneficios que LATAM Airlines tiene para ofrecerte.

JETS

Cuidar a las personas en un ambiente de trabajo justo, empático, transparente y simple.

SOSTENIBILIDAD

Ser parte de un grupo comprometido con la diversidad y el desarrollo sostenible de Sudamérica

Objetivos estratégicos

NCG 461: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS | GRI 3-3

Fortalecimiento continuo de la red

LATAM es el único grupo de aerolíneas en Sudamérica con presencia local en cinco países y operaciones nacionales e internacionales, creando la mejor conectividad dentro de y hacia la región. El grupo busca aprovechar esta posición para generar una oferta líder de servicios y destinos, con más opciones para sus pasajeros y con una plataforma que respalde su crecimiento continuo.



Mejorar el liderazgo de marca y la experiencia del cliente

El grupo trabaja permanentemente en ser la opción preferida de los pasajeros en Sudamérica y para ello está enfocado en aprovechar las tecnologías digitales móviles con su estrategia digital, que busca brindar información y soluciones a los clientes de manera oportuna y transparente.

Mejora de la eficiencia y competitividad de costos

Mantener una estructura de costos competitiva y mejorar aún más su eficiencia es parte de los desafíos de LATAM, con los cuales busca simplificar la organización y aumentar la flexibilidad y la velocidad en la toma de decisiones. Para ello, apunta a reducir costos en áreas relacionadas con combustible y tarifas, compras, operaciones, gastos generales y costos de distribución y trabaja además en la implementación de un servicio personalizado en los mercados nacionales e internacionales.



Fortaleza organizacional

LATAM está compuesta por un grupo de personas apasionadas, que trabajan de manera simple y alineada, con líderes que toman decisiones ágiles, todo lo cual le permite ofrecer una propuesta de valor distintiva a sus clientes y operar de manera sostenible a largo plazo.

Gestión proactiva de riesgos

El grupo tiene una visión holística y responsable del riesgo en la toma de decisiones, y centra sus esfuerzos en aquellos riesgos que representan un alto impacto potencial y una baja probabilidad de ocurrencia y que podrían afectar significativamente sus objetivos estratégicos.





GESTIÓN INTEGRADA NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS y 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

En LATAM, las dimensiones económica, social, ambiental y de gobernanza del negocio se gestionan de manera integrada. El foco en generar y compartir valor con accionistas, inversionistas, empleados, clientes, proveedores y toda la sociedad es parte fundamental del rol del grupo en el largo plazo.

Esa mirada ampliada se aplica también a la gestión de riesgos. Los riesgos ambientales y sociales son identificados y consolidados por la Dirección de

Asuntos Corporativos y Sostenibilidad, posteriormente reportados a la Unidad de Gestión de Riesgos para que sean articulados a la matriz de riesgos general del grupo. Actualmente, en esos componentes del negocio se han identificado riesgos principalmente asociados al cambio climático. No se identificaron otros riesgos sociales y ambientales relevantes para la operación.

En 2021, tras una serie de diálogos entre LATAM y representantes de organizaciones no gubernamentales de los cinco países donde tiene presencia

con operaciones domésticas a través de sus filiales, el grupo lanzó su estrategia de sostenibilidad, que apunta a mantener equilibrio entre el desarrollo económico, que guiará el actuar del grupo en los próximos años.

En esta renovada estrategia, LATAM definió compromisos retadores con el objetivo máximo de ser un activo en los países donde opera, generando valor económico, ambiental y social. Estos compromisos fueron construidos en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) al 2030 y, a su

vez, forman parte de los objetivos estratégicos del grupo.

El avance en la implementación de la estrategia de sostenibilidad en sus diferentes ámbitos o pilares, que incluyen gestión ambiental, economía circular, cambio climático y valor compartido, es presentado regularmente al Comité Ejecutivo y anualmente al Directorio. Además, en cada uno de estos pilares se desarrollan instancias de toma de decisiones de alto nivel, que involucran a los ejecutivos que lideran las iniciativas.

Compromisos y metas de sostenibilidad

 <p>Ser carbono neutro en la operación terrestre y aérea al 2050</p>	 <p>Ser un grupo cero residuos a relleno sanitario al 2027</p>	 <p>Potenciar el programa Avión Solidario, el cual aporta con su expertise y conectividad en beneficio de la sociedad en Sudamérica</p>
 <p>Reducir y compensar el equivalente al 50% de las emisiones aéreas domésticas al 2030</p>	 <p>Eliminar los plásticos de un solo uso en toda la operación al 2023</p>	<p>Los avances y resultados alcanzados en 2022 frente a las metas de sostenibilidad se detallan en el capítulo Compromiso con el futuro (página 63)</p>

La estrategia de sostenibilidad de LATAM responde a las necesidades climáticas, sociales y de salud de la región



DERECHOS HUMANOS

El compromiso de LATAM con los derechos humanos está plasmado en una declaración pública, que define las directrices de acción en sus operaciones y relaciones, como el rechazo al trabajo infantil, trabajo forzado y trabajo similar a esclavitud o a situaciones de acoso moral, físico y sexual; y el compromiso con la libertad sindical, la salud y la seguridad, la remuneración justa, las condiciones de trabajo adecuadas, sin restricciones de género, raza, edad, orientación sexual, religión y nacionalidad. El documento, elaborado según las normas internacionales como son la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la Carta de las Naciones Unidas y los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), también contiene las consecuencias previstas en caso de violación de cualquiera de estos principios.

El grupo monitorea periódicamente los riesgos relacionados al tema en toda su operación utilizando una matriz que considera sus impactos potenciales y la probabilidad de ocurrencia.

En 2022, el grupo recibió 260 denuncias de acoso sexual y 41 de

acoso moral según la ley n° 20.005, de Chile, y la legislación equivalente en las jurisdicciones extranjeras donde el grupo opera. Todas las denuncias siguieron el procedimiento correspondiente según el país. **NGG**

461: 5.5 ACOSO LABORAL Y SEXUAL

PRINCIPIOS Y COMPROMISOS

NGG 461: 2.1 MISIÓN

LATAM está comprometida con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), agenda global de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) que propone 17 objetivos y 169 metas que gobiernos, compañías e instituciones deben alcanzar hasta 2030. El grupo busca contribuir activamente para el logro de esas metas y enfoca sus esfuerzos en diez ODS prioritarios.

El grupo no se adhiere actualmente a los Principios Rectores sobre Derechos Humanos y Empresas de la ONU. Sin embargo, es parte del Pacto Global de la ONU que impulsa la comunidad empresarial internacional a adoptar en sus prácticas de negocios, valores fundamentales e internacionalmente aceptados en las áreas de derechos humanos, relaciones laborales, medio ambiente y combate a la corrupción.



MÁS INFORMACIÓN

- Derechos humanos:*
- [Declaración de Compromiso](#)
 - [Acciones de mitigación de riesgos](#)

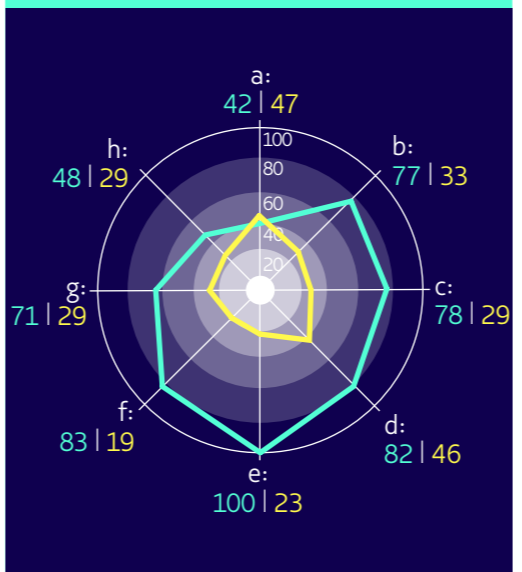
BENCHMARKING

LATAM utiliza como herramienta de gestión, medición y *benchmark*, la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa de S&P, responsable de la selección de empresas que componen el Índice de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI). La evaluación se aplica anualmente a las empresas y cubre temas económicos, ambientales y sociales.

En 2022, de acuerdo a esta evaluación, el desempeño de sostenibilidad de LATAM fue el quinto mejor del mundo. Destacan, principalmente, los resultados del grupo en las variables asociadas a ciudadanía corporativa, economía circular e indicadores de prácticas laborales.

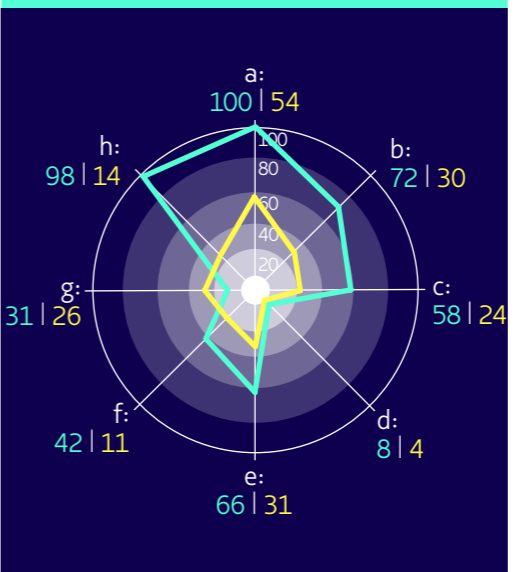


DIMENSIÓN ECONÓMICA Y DE GOBIERNO CORPORATIVO



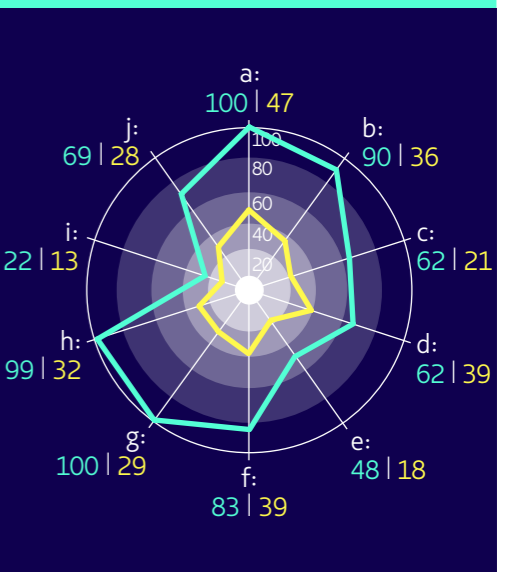
- a: Gobierno corporativo
- b: Materialidad
- c: Gestión de riesgos y crisis
- d: Ética de negocios
- e: Influencia en políticas
- f: Gestión de la cadena de suministro
- g: Seguridad de la información, ciberseguridad y disponibilidad del sistema
- h: Eficiencia y confiabilidad

DIMENSIÓN AMBIENTAL



- a: Reportes ambientales
- b: Política y sistemas de gestión ambiental
- c: Ecoeficiencia operacional
- d: Biodiversidad
- e: Estrategia climática
- f: Pérdida y desperdicio de alimentos
- g: Gestión de flota
- h: Embalajes

DIMENSIÓN SOCIAL



- a: Reportes sociales
- b: Indicadores de prácticas laborales
- c: Derechos humanos
- d: Desarrollo del capital humano
- e: Atracción y retención de talentos
- f: Ciudadanía corporativa y filantropía
- g: Seguridad de los pasajeros
- h: Gestión de la relación con los clientes
- i: Marketing sostenible y percepción de marca
- j: Protección de la privacidad

Modelo de generación de valor

1 Para concretar el propio negocio, LATAM utiliza capitales de distintas naturalezas, que sirven de insumo para el trabajo.

2 A través de sus actividades, LATAM transforma esos insumos en resultados e impactos.

3 Los resultados son la faceta más visible de la operación, la materialización del trabajo.

4 Sin embargo, la principal entrega de valor de la empresa yace en su capacidad para generar impactos positivos duraderos para el negocio y sus grupos de interés.



INSUMOS

Capital humano

⇒ Empleados

Capital financiero

⇒ Ingresos
⇒ Capital
⇒ Activos

Capital natural

⇒ Combustible de aviación

Capital intelectual

⇒ Conocimiento de la región y el negocio
⇒ Licencias de operación y derechos de slot en aeropuertos
⇒ Sistemas de gestión (ambiental; seguridad)
⇒ Analytics (personalización de la experiencia del cliente)

Capital social y relacional

⇒ Programas de viajero frecuente
⇒ Marca LATAM
⇒ Relaciones con autoridades y la industria
⇒ Programa Avión Solidario

Capital industrial

⇒ Flota
⇒ Bases de Mantenimiento
⇒ Hangares

ACTIVIDADES

LO QUE HACEMOS Y CÓMO LO HACEMOS

Gobernanza y gestión

- Ética
- Responsabilidad financiera
- Seguridad y eficiencia
- Desarrollo de empleados

Sostenibilidad

- Programa Avión Solidario
- Cambio climático
- Economía circular

Orientación al cliente

- Experiencia digital e innovación
- Modelo de ventas flexible
- Acuerdos comerciales y asociaciones
- Programa de fidelización

RESULTADOS

Resultados financieros

Excelencia operacional

Amplia red de destinos

Diversidad en la base de clientes

Salud organizacional y oportunidades de desarrollo

■ Para LATAM
■ Para los grupos de interés

IMPACTOS

Propuesta de valor enfocada en el cliente

Conectividad

Seguridad

Ecoeficiencia

Compromiso con la región

Diálogo estratégico

Distintos perfiles y segmentos de clientes
Oferta ajustada a diferentes necesidades y expectativas
Diversificación de los ingresos
Autonomía y libertad de elección
Participación de mercado
Movilidad
Liderazgo en la región
Impulso económico
Credibilidad
Confianza
Diferencial competitivo
Economía de recursos naturales
Reducción de costos
Menos impacto ambiental y ruido
Ser un actor relevante en la sociedad
Desarrollo económico
Identidad y propósito
Fortalecimiento social
Cuidado ambiental
Intercambio de conocimientos
Construcción conjunta
Desarrollo del sector
Agenda de interés de los diversos públicos
Conformidad

Línea de tiempo



NCG 461: 2.2 INFORMACIÓN HISTÓRICA

Fue en 1929 cuando comenzó la historia de LATAM tras el surgimiento de la Línea Aérea Nacional de Chile, LAN. La aerolínea realizó su primera expansión internacional en 1946 con un viaje Santiago-Buenos Aires, al que luego se sumaron rutas a Lima, Perú; luego a Miami, Estados Unidos; y más adelante hasta Europa.

En 1983 se constituye en Línea Aérea Nacional Chile Limitada a través de la Corporación de Fomento a la Producción (CORFO), para en 1985 convertirse en sociedad anónima como LAN Chile y en 1989 comenzar su proceso de privatización. En su ruta de crecimiento, en 1997 la aerolínea comienza su cotización en la Bolsa de Nueva York transando American Depositary Receipt (ADR), siendo el primer grupo latinoamericano de aerolíneas en lograr este hito.

En 2012, tras la asociación con la brasileña TAM, creada en 1961, LAN cambia su nombre a LATAM Airlines Group S.A. y consolida su expansión a nivel regional.

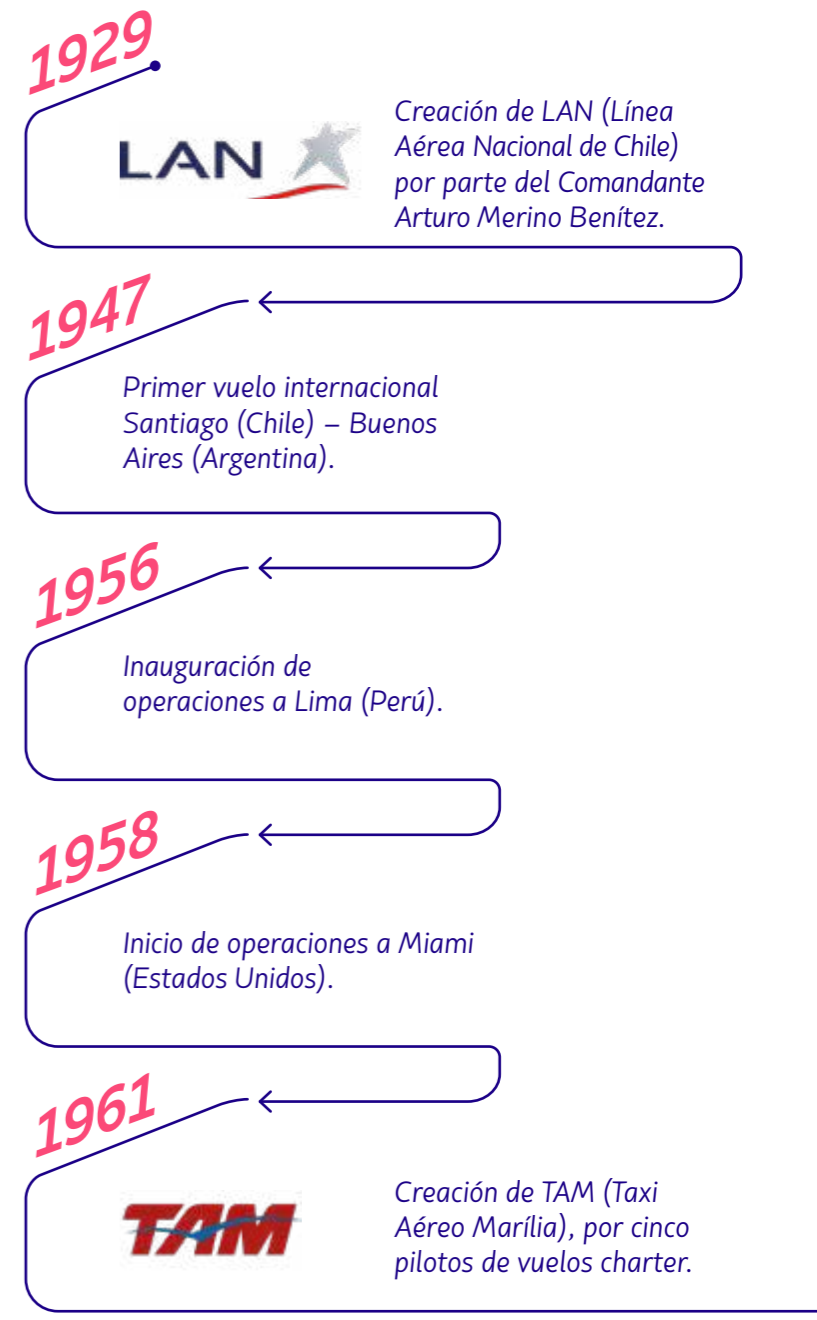
El año 2020, LATAM Airlines Group S.A. inicia uno de los períodos más desafiantes de su historia cuando sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador, Estados Unidos y Brasil se

acogen al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos, como resultado de la fuerte caída en el transporte aéreo producto de los confinamientos a nivel global a causa de la pandemia por el COVID-19.

A fines de 2021 la empresa presenta su Plan de Reorganización en la corte estadounidense, el cual fue ampliamente aceptado por accionistas y acreedores en 2022.

Finalmente, en noviembre de 2022, LATAM completa exitosamente su proceso de reestructuración, pudiendo reestructurar su deuda y levantar financiamiento para prepararse para una nueva etapa en su historia. El grupo emerge de la reorganización como un grupo más eficiente, con una flota moderna, la red de conexiones más extensa de Sudamérica y el mayor programa de fidelización del continente.

A continuación, se destacan estos y otros hitos importantes en la historia del grupo.





Londres, Inglaterra.

1970

LAN comienza a ofrecer vuelos a Europa.

1975



Fundación de Tam Transportes Aéreos Regionais por el capitán Rolim Adolfo Amaro.

1976

Inicio de servicios de TAM en ciudades brasileñas, especialmente en Mato Grosso y São Paulo.

1983

Constitución de línea aérea nacional – Chile limitada, a través de la CORFO (Corporación de Fomento de la Producción).

1985

LAN se transforma en una sociedad anónima.

1986

TAM adquiere a VOTEC (Brasil Central Linhas Aéreas), otra aerolínea regional que operaba en los sectores norte y centro de Brasil.

1989

Comienza el proceso de privatización: Gobierno de Chile vende 51% del capital accionario a inversionistas nacionales y a Scandinavian Airlines System (SAS).

1990

Brasil Central es renombrada TAM – Transportes Aéreos Meridionais.

1993



TAM establece TAM Fidelidade, el primer programa de viajero frecuente en Brasil.

1994

Culmina el proceso de privatización de LATAM con la adquisición de los actuales controladores y otros accionistas del 98,7% de las acciones de la sociedad.

1996

- TAM compra la aerolínea Lapsa del gobierno paraguayo y crea TAM Mercosur.
- Inicio de vuelos São Paulo (Brasil) – Asunción (Paraguay).

1997

LAN lista sus acciones en la bolsa de Nueva York, siendo la primera aerolínea latinoamericana en transar ADR en esta importante plaza bursátil.

1998



Llega el primer Airbus A330 y la aerolínea lleva a cabo su primer vuelo internacional desde São Paulo (Brasil) – Miami (Estados Unidos).

1999

Empieza el proceso de expansión de la empresa: inicio de operaciones de LAN Perú.



2000

LAN se incorpora a oneworld®.

2001

- Alianza de LAN con Iberia, e inauguración del terminal de Carga en Miami (Estados Unidos).
- Fundación del Centro de Tecnología y Academia de Servicios en São Paulo (Brasil).

2002



Alianza de LAN con Qantas y con Lufthansa Cargo.

2003

Continúa el plan de expansión de la empresa: inicio de operaciones de LAN Ecuador.

2004

- Lanzamiento de la nueva clase ejecutiva para los vuelos a París (Francia) y Miami (Estados Unidos).
- Cambio de imagen corporativa: LAN Airlines S.A.
- TAM comienza a volar a Santiago (Chile).

2005

- Otro paso del plan de expansión regional de LAN: inicio de operaciones de LAN Argentina.
- TAM S.A. se lista públicamente en Bovespa, de Brasil.
- Lanzamiento de vuelo a Nueva York (Estados Unidos) y Buenos Aires (Argentina).

2006

- Inicio de vuelos a Londres (Reino Unido) y vuelos a Zúrich y Ginebra (Suiza) a través de su acuerdo con Air France.
- Lanzamiento de la nueva clase Premium Business.
- TAM se lista públicamente en la Bolsa de Nueva York, de Estados Unidos.

2007

- Lanzamiento de la ruta Milán (Italia) y Córdoba (España).
- Autorización de ANAC, de Brasil, para empezar vuelos a Madrid (España) y Frankfurt (Alemania).
- Implementación del modelo Low Cost en los mercados domésticos.
- Aumento de capital por US\$320 millones.

2008

- Termina el proceso de renovación de flota de corto alcance, formada ahora por aeronaves de la familia A320.
- LATAM recibe su primer Boieng 777-300ER.

2009

- Inicio de operaciones de carga en Colombia y de pasajeros en el mercado doméstico de Ecuador.
- Lanzamiento de Multiplus.

2010

- Compra de aerolínea colombiana Aires.
- TAM ingresa oficialmente a Star Alliance.

2011

- LAN y TAM firman los acuerdos vinculantes para la asociación entre ambas aerolíneas.

2012

- Nace LATAM Airlines Group, a través de la asociación de LAN y TAM.
- Colocación de 2,9 millones de acciones.

2013



Aumento de capital por US\$940,5 millones.

2014

- TAM se une a oneworld®, con lo que oneworld® pasa a ser la alianza global para LATAM Airlines Group.
- LATAM lanza su Plan Estratégico 2015–2018, con el foco en transformarse en uno de los grupos aéreos más importantes del mundo.

2015

- TAM se une a oneworld®, con lo que oneworld® pasa a ser la alianza global para LATAM Airlines Group.
- LATAM lanza su Plan Estratégico 2015–2018, con el foco en transformarse en uno de los grupos aéreos más importantes del mundo.

2016

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

2017

Implementación del nuevo modelo de negocios en los mercados domésticos por parte de las filiales.

2018

- Inauguración del primer vuelo a Asia.
- Nuevo modelo de ventas llega a los vuelos internacionales.

2019

- Anuncio de acuerdo estratégico con Delta Air Lines, para dar más y mejores opciones a los pasajeros a través de una red de conexiones complementaria entre Latinoamérica y Norteamérica.
- LATAM anuncia su salida de la alianza oneworld® a partir del 1 de mayo de 2020.

2020

- LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador, Estados Unidos y Brasil ingresan al proceso de reorganización financiera acogiéndose al Capítulo 11 de la ley estadounidense y obtiene acceso hasta US\$2.450 millones en financiamiento DIP (debtor in possession).
- Lanzamiento de la unidad E-Business, con el objetivo de mejorar la experiencia digital del cliente.
- Iniciativas de apoyo a la lucha contra COVID-19 en América del Sur.

2021

- Lanzamiento de la nueva Estrategia de Sostenibilidad, que incluye los compromisos de eliminar el 100% de los plásticos de un solo uso utilizados en su operación al 2023, ser cero residuos a vertedero al 2027, compensar el 50% de las emisiones domésticas al año 2030 y alcanzar la carbono neutralidad a 2050.
- LATAM hace público su plan de negocios a cinco años.
- Presentación del plan de reorganización, dentro del marco del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos.

2022

- LATAM recibe aprobación por parte de acreedores de su plan de reestructuración y emerge exitosamente del proceso asociado al Capítulo 11.
- Aprobación final del joint venture con Delta Air Lines, que aplica a los mercados de Estados Unidos, Canadá, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú y Uruguay y facilita a los pasajeros de los dos grupos el acceso a 300 destinos entre Estados Unidos/Canadá y Sudamérica.
- LATAM avanza en la puesta en práctica de sus compromisos de sostenibilidad con un 14% de reducción y compensación de sus emisiones domésticas (frente a una meta de 50% hasta 2030), el fortalecimiento de la red de alianzas del Avión Solidario y un 77% de reducción de los plásticos de un solo uso (frente a una meta de eliminar ese tipo de material hasta 2023).

Premios y reconocimientos

LATAM Airlines Group recibe cada año distinciones de diferentes entidades, en reconocimiento a la calidad del servicio que ofrece a sus pasajeros y otras entregas del negocio a sus stakeholders. A continuación, se enumeran algunos de los premios recibidos en 2022.



APEX PASSENGER CHOICE AWARDS
Reconoció a LATAM como una Aerolínea Global de Categoría 5 Estrellas, el mayor nivel de su *ranking* de aerolíneas globales, el cual se basa en la votación de clientes de más de 600 aerolíneas en todo el mundo. A su vez, estos seleccionaron a la aerolínea como líder en las categorías Mejor Catering y Mejor Seat Comfort de Sudamérica.



WORLD AIRLINE AWARDS – SKYTRAX, EL PREMIO MÁS IMPORTANTE DE LA INDUSTRIA AÉREA
LATAM se convirtió por tercer año consecutivo en la “Mejor Aerolínea de Sudamérica”. Adicionalmente, fue distinguida en las categorías “Mejor Staff de Aerolínea en Sudamérica”, “Mejor Tripulación de Cabina en Sudamérica”, “Mejor Cabina Business en Sudamérica”, “Mejor Cabina Económica en Sudamérica” y “Cabina más limpia en Sudamérica”.



WORLD TRAVEL AWARDS 2022
LATAM fue nuevamente reconocida en las categorías “Aerolínea líder en Sudamérica” y “Marca de aerolínea líder en Sudamérica”. Cabe destacar que la empresa se ha hecho acreedora de estas distinciones por séptimo y tercer año consecutivo, respectivamente.



PAX INTERNACIONAL
La reconocida publicación internacional otorgó a LATAM el reconocimiento por “Servicio Gastronómico Excepcional de una Compañía Aérea de Sudamérica”, y por el “Mejor Business Class Amenity Kit” de acuerdo a la votación de sus lectores.



DESIGN AIR
Elegida como la aerolínea con el Mejor Diseño en Sudamérica en 2022 y con el Mejor Salón VIP 2022 por el recientemente abierto salón VIP en Santiago.



WORLD LUXURY TRAVEL AWARDS 2022
Otorga a LATAM el premio al “Mejor Lounge de Sudamérica” por sus instalaciones en el aeropuerto de Santiago, Chile.



ONBOARD AWARDS
En su versión 2022, sitúa a LATAM Airlines como líder en las categorías “Class Amenity Kit” y “Mejor Sostenibilidad a bordo”.

Operaciones



EN ESTE CAPÍTULO

Operación de pasajeros

25

Grupo LATAM Cargo

28

Flota

30

Operación de pasajeros

GRI 2-1 y 2-6

En 2022, el grupo LATAM recuperó gradualmente sus operaciones, impulsada por el fin de la mayoría de las restricciones producto de la pandemia sanitaria, y por las mejoras en su estructura de costo, que le permitió operar nuevas rutas y de manera más eficiente. A lo largo del año, LATAM reanudó rutas y abrió nuevos destinos, llegando a conectar 144 destinos en 22 países.

En diciembre del 2022, la capacidad consolidada, medida en ASK (asientos-kilómetro disponibles) alcanzó un 85,2% del nivel prepandemia, con un promedio anual de un 76,3% de capacidad respecto al año 2019.

En los **mercados domésticos**, las operaciones de filiales en Brasil, Colombia, Ecuador y Perú alcanzaron un tamaño igual o superior al de 2019 en términos de capacidad, mientras que LATAM Airlines Chile ha tenido una recuperación relativamente más lenta. Uno de los hitos destacados del año fue la reanudación de la emblemática ruta que une Santiago con Isla de Pascua/Rapa Nui, tras dos años

sin operaciones producto de la pandemia. LATAM Airlines Brasil registró un promedio de 570 vuelos al día y el conjunto de las operaciones de LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador y LATAM Airlines Perú registró un promedio de 500 vuelos por día. Las operaciones domésticas de LATAM cubren 115 destinos. En total, fueron transportados 25,3 millones de pasajeros, un incremento de 44,4% en comparación con el año anterior.

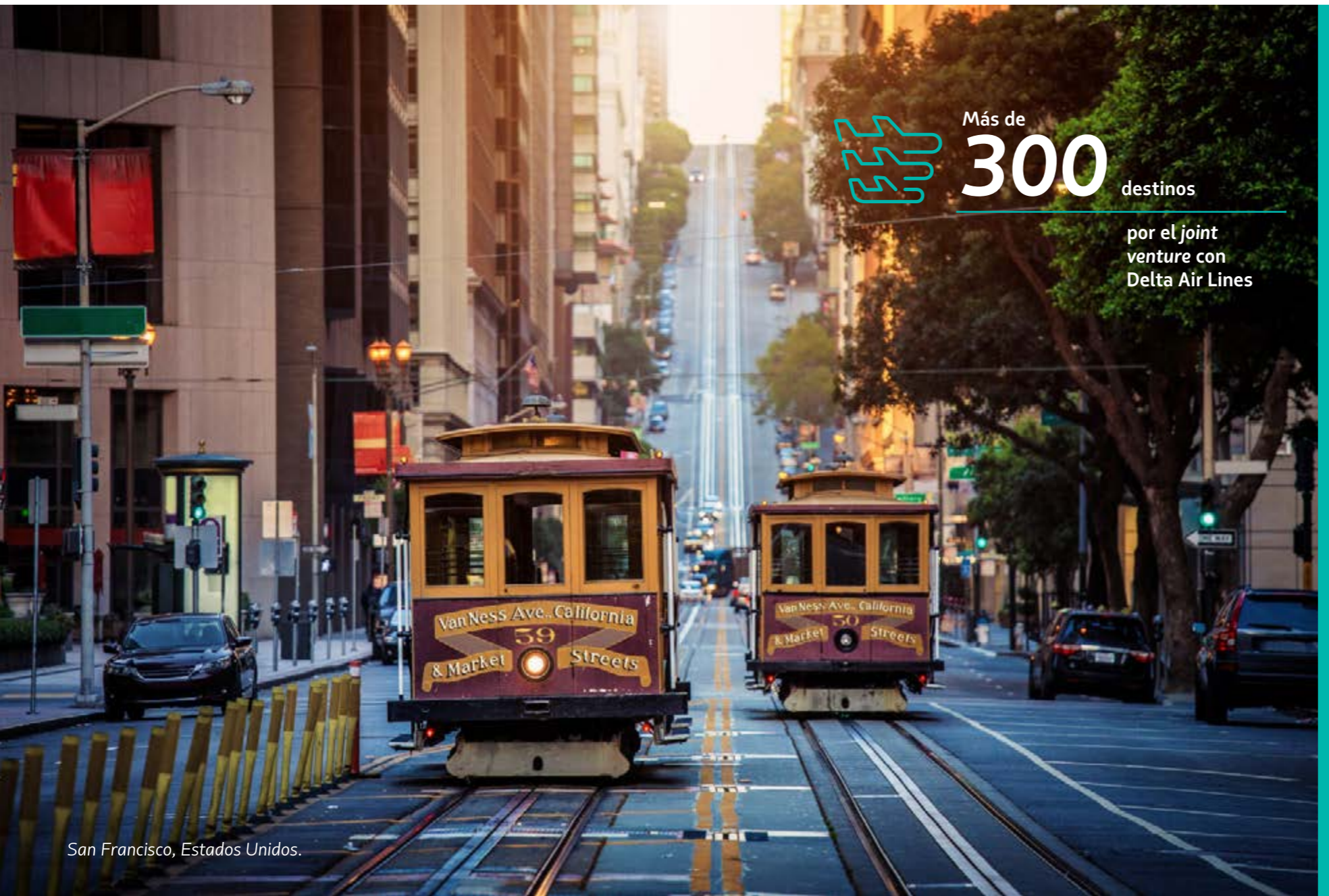
En el año, la demanda de pasajeros, medida en RPK (pasajeros-kilómetro rentados), aumentó 41,8% en los países de habla hispana (PHH), mientras que la oferta, medida en ASK, mostró un aumento de 31,0%, y el factor de ocupación correspondió a 81,0%, 6,2 puntos porcentuales más que en 2021.

En el mercado doméstico brasileño, LATAM Airlines Brasil operó una capacidad 39,4% mayor que el año anterior y 1,1% mayor que 2019, cubriendo un total de 54 destinos, diez más que en el período prepandemia. Se

atribuye ese desempeño a las eficiencias generadas a raíz de las transformaciones propias de la reestructuración por el Capítulo 11. Un total de 28,6 millones de pasajeros fueron transportados dentro de Brasil.

En el **mercado internacional** de pasajeros, que considera los vuelos dentro de la región y vuelos de larga duración hacia tres continentes, el grupo LATAM ofrece 46 destinos internacionales en 22 países. En el año 2022 se retoman 14 rutas internacionales suspendidas producto de la pandemia, entre ellas, Lima y San José de Costa Rica, Santiago y Cusco, y Roma/Fiumicino.

La oferta, medida en ASK, aumentó un 142,3% en comparación con 2021 (aunque aún seguía por debajo de los niveles de 2019), y la demanda de pasajeros, medida en RPK, aumentó en un 204,7% en comparación con 2021. Un total de 8,6 millones de pasajeros volaron con el grupo LATAM a destinos internacionales durante el 2022 y el factor de ocupación fue de 83,0%, 17 puntos porcentuales por encima del nivel de 2021.



Más de
300 destinos

por el joint
venture con
Delta Air Lines

San Francisco, Estados Unidos.

ACUERDO ESTRATÉGICO

En 2022, LATAM concretó su joint venture con Delta Air Lines, que aplica a los mercados de Estados Unidos, Canadá, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú y Uruguay y entrega beneficios a clientes como la acumulación conjunta de millas/puntos en programas de viajero frecuente y conexiones más rápidas para acceder a más de 300 destinos entre Estados Unidos/Canadá y Sudamérica. Por otra parte, permite que las empresas incluidas en el grupo LATAM y Delta coordinen la capacidad y los precios respecto a los mercados que son parte del acuerdo.

Como parte de ese joint venture agreement, LATAM Airlines Brasil iniciará en julio de 2023 un vuelo directo entre las ciudades de São Paulo (Brasil) y Los Ángeles (Estados Unidos), desde donde los clientes podrán conectar con los destinos más importantes de Delta en la costa oeste de Estados Unidos, entre ellos San Francisco, Las Vegas y Seattle. En tanto, los pasajeros podrán conectar desde el hub en São Paulo con los diferentes destinos de la red doméstica de LATAM Brasil y otros puntos que sirve el grupo en la región.

Operación de pasajeros grupo LATAM

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL



62
millones de pasajeros

Tráfico consolidado (RPK): **92.588 millones**
Capacidad (ASK): **13.852 millones**
Factor de ocupación: **81,3%**

144
destinos LATAM

- 5 Norteamérica
- 129 América Latina y el Caribe
- 8 Europa
- 2 Asia y Australasia

289
códigos compartidos

- 105 Norteamérica
- 32 Sudamérica
- 86 Europa
- 38 Asia
- 17 Australasia
- 11 África



LATAM Airlines Brasil

54
destinos

Participación de mercado

37%

Principales competidores:
Gol, Azul



LATAM Airlines Chile

17
destinos

Participación de mercado

60%

Principales competidores:
Sky Airlines, JetSmart



LATAM Airlines Colombia

17
destinos

Participación de mercado

25%

Principales competidores:
Avianca, Viva Colombia, EasyFly, Satena, Copa Airlines Colombia (“Wingo”)



LATAM Airlines Ecuador

8
destinos

Participación de mercado

42%

Principales competidores:
Avianca, Equair



LATAM Airlines Perú

19
destinos

Participación de mercado:

65%

Principales competidores:
Sky Airlines Perú, JetSmart Perú, Viva Airlines Perú, Star Perú

Fuente: websites de Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) en Brasil (RPKs); Junta de Aeronáutica Civil (JAC) en Chile (RPKs); Dirección General de Aviación Civil (DGAC) en Perú, (número de pasajeros transportados); y Diiio.net en Colombia y Ecuador (ASKs) para todo el año de 2022.

Grupo LATAM Cargo

GRI 2-6 y 3-3

LATAM Cargo S.A. y las filiales cargueras en Colombia y Brasil destacan, entre los operadores aéreos en América Latina, por tener una capacidad de transporte y una conectividad fundamentales para la logística de abastecimiento local. Realizan una labor relevante en la importación de productos tecnológicos,

repuestos críticos y productos farmacéuticos, y en la exportación de flores, pescado y fruta.

Los datos brindados por WorldACD, referente global en temas de carga, demuestran la relevancia del grupo LATAM Cargo en las exportaciones realizadas vía aérea en la región en 2022. El grupo LATAM transportó el 70% del pescado y de las frutas exportadas por Brasil; el 50% del pescado exportado desde Chile; y el 37% de los productos perecibles de Perú (como espárragos, pescado y frutas). En el mercado exportador de flores, LATAM transportó 36% de las cargas de Ecuador y 33% de Colombia.

En términos absolutos, durante 2022 se transportaron 900.614 toneladas de carga, un incremento de 12,4% en relación a 2021. Los ingresos aumentaron un 12% en el período comparado al año 2021 y el ingreso por ATK (tonelada-kilómetro ofrecida) disminuyó un 14%, producto de la normalización de las tarifas asociada a la recuperación de la capacidad belly a nivel industrial. El factor de ocupación fue de 56%. La capacidad de carga aumentó 30,7%, fruto de los avances en el plan de expansión de la flota carguera a tres años iniciado en 2021.

Durante el año, las operaciones cargueras recuperaron sus niveles prepandemia, terminando el año con un crecimiento de un 62% de los ingresos frente a los datos de 2019. Su contribución a los ingresos consolidados del grupo LATAM en 2022 fue de un 18%.

El grupo LATAM Cargo se preparó para un nuevo escenario global en el que se espera que el negocio se normalice con indicadores similares a los registrados en los años previos a la pandemia. Es por ello que, además de avanzar en el plan de crecimiento, que incluye renovar y ampliar la flota carguera y desarrollar nuevas rutas que sean sostenibles a largo plazo, los operadores de carga también trabajaron para fortalecer su propuesta de valor, diversificar ingresos y aumentar la productividad.

Como parte de esta estrategia, durante el 2022 se completó la implementación de un nuevo sistema tecnológico para las operaciones internacionales, que aporta a los clientes más y mejor información respecto de su carga además de entregar un servicio más eficiente y una mejor experiencia de usuario. Todos los datos de los despachos – desde la cotización hasta el pago – se integran en una misma plataforma *end-to-end* alojada en la nube. La solución empezó a ser aplicada

en 2021 en parte de las operaciones internacionales, tarea concluida a comienzos del 2022. Durante el año se avanzó con la implementación en las operaciones domésticas, que terminarán en 2023.

En esta misma línea, el grupo LATAM Cargo expandió su distribución a través de asociaciones con Webcargo y cargo.one, dos *marketplaces* digitales especializados en el transporte de carga. La estrategia de disponibilizar su capacidad en ambas plataformas responde a la visión del grupo de dar a sus clientes todas las facilidades y opciones disponibles para el despacho de su carga.

Las filiales cargueras apoyan el abastecimiento local y la industria exportadora de la región

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

Los esfuerzos del grupo LATAM Cargo en el diseño y la ejecución de su propuesta de valor se vieron positivamente reflejados en la evolución del Net Promoter Score (NPS) del grupo LATAM Cargo, que alcanzó 51 puntos en 2022, un alza de 21 puntos respecto a 2021 y de 33 puntos en los dos últimos años. El resultado fue el mejor de la historia del negocio de carga desde que se empezó a medir el indicador, en 2016.

CERTIFICACIONES

En 2022, el grupo LATAM Cargo se convirtió en el grupo de las primeras aerolíneas, a nivel mundial, en recibir la certificación Center of Excellence for Independent Validators (CEIV) de Baterías de Litio de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), cuyo objetivo es mejorar la seguridad en la manipulación y el transporte de baterías de litio en toda la cadena de suministro. Estas baterías, ya sean solas o dentro de productos terminados, representan un riesgo por su alto nivel de combustión, y su traslado debe cumplir con estándares de seguridad globales que cubren el proceso de fabricación, los ensayos,

el empaquetado, la marca, el etiquetado y la documentación que las acompaña.

El grupo aprobó rápidamente el proceso de auditoría, confirmando la calidad de sus procesos de control y mitigación de riesgos. Asimismo, todos los transportes de carga realizados por los operadores cargueros y de pasajeros del grupo siguen esos mismos procesos y protocolos, entregando el mismo estándar de servicio en toda la red, un tema crítico para la seguridad en el transporte aéreo.

Desde 2018, el grupo también cuenta con la certificación Center of Excellence of Independent Validators (CEIV) Pharma de IATA, que garantiza el cumplimiento de salvaguardar la integridad del producto hasta su destino final. La certificación fue fundamental para el apoyo que LATAM prestó a los países con el transporte masivo de vacunas contra el COVID-19.

Operaciones de carga

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



154 destinos
10 exclusivos de carga

Ámsterdam (Países Bajos), Cabo Frío y Campinas (Brasil), Ciudad de Guatemala (Guatemala), Ciudad de Panamá (Panamá), Ciudad del Este (Paraguay), Chicago (Estados Unidos), Zaragoza (España), Santo Domingo (República Dominicana), Huntsville (Estados Unidos).

203,5 mil dosis de vacunas contra el COVID-19 transportadas hacia Sudamérica, entre los países del continente y a nivel doméstico

De esas, **más de 117 millones** fueron movilizadas gratuitamente como parte del programa **Avión Solidario** (ver página 67)



36% de las flores **Ecuador**
33% de las flores **Colombia**
37% de productos perecibles como espárragos, pescado y fruta **Perú**
70% del pescado y de la fruta **Brasil**

Apoyo a industrias exportadoras de Sudamérica
50% del pescado **Chile**

Flota

SASB TR-AL-000.F

Al 31 de diciembre de 2022, 310 aeronaves componían la flota total del grupo LATAM, con edad promedio de 11,6 años.

Las operaciones internacionales de largo alcance cuentan con 57 aviones *wide-body*, todos Boeing incluyendo Boeing 767, Boeing 777 y Boeing 787 Dreamliner (versiones 8 y 9), referentes mundiales de eficiencia en el consumo de combustible y la reducción de emisión de gases de efecto

invernadero (GEI) y ruido. La flota dedicada a operaciones domésticas y regionales en Sudamérica se compone de aviones Airbus del tipo *narrow-body* como los modelos A320, A321 y A320neo, que es un 15% más eficiente en consumo de combustible y genera la mitad del ruido que el modelo anterior equivalente.

La flota operativa del grupo LATAM Cargo totaliza 16 aviones Boeing 767. En 2022, el grupo avanzó en su plan para expandir la flota carguera a través de las conversiones de aviones de pasajeros hasta 19 aviones cargueros en 2024, lo que representará un aumento de sobre un 70% de su capacidad. El primero de los 10 Boeing 767 de pasajeros convertidos para la operación de carga llegó a finales de 2021, y a lo largo de 2022 llegaron otros tres. Para 2023 y 2024 está planificada la conversión de los otros seis aviones.

MANTENIMIENTO

Las actividades de mantenimiento de aviones, planificación y devolución de aviones en cumplimiento del plan de flota se realizan en las bases de Mantenimiento, Reparación y Operación (MRO) del grupo LATAM en

Chile y Brasil. Las unidades también realizan servicios eventuales de mantenimiento a terceros.

La base chilena está ubicada en Santiago y puede atender simultáneamente a dos aviones de tipo *narrow body* y uno *wide body*. En Brasil, la base está ubicada en São Carlos y tiene capacidad para nueve aeronaves *narrow body* o *wide body*.

En 2022, las dos bases fueron responsables por 479 servicios de mantenimiento, lo que representa un 88,8% de la mantención total de la flota y un total de 1,6 millones de horas-hombre trabajadas. El resto de los aviones quedó a cargo de proveedores externos.

El mantenimiento de línea (tareas menores, preventivas y correctivas) está distribuido en distintos hangares del grupo LATAM, como los ubicados en Santiago (Chile); São Carlos, Congonhas/São Paulo y Brasilia (Brasil); Lima (Perú) y Miami (Estados Unidos). Esa red ofrece diversos servicios automatizados e integrados que aseguran el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y de conformidad con las regulaciones locales e internacionales.





Al 31 de diciembre de 2022	Fuera de balance	En balance	Total
FLOTA OPERATIVA			
Flota pasajeros¹			
Airbus A319-100	1	40 ²	41
Airbus A320-200	40	91 ³	131
Airbus A320neo	15	1	16
Airbus A321-200	30	19	49
Boeing 767-300ER	0	16 ⁴	16
Boeing 777-300ER	6	4	10
Boeing 787-8	6	4	10
Boeing 787-9	19	2	21
Total	117	177	294
Flota carga			
Boeing 767-300F	1	15 ⁵	16
Total	1	15	16
TOTAL FLOTA	118	192	310

- 1 Todos los *bellies* de los aviones de pasajeros están disponibles para carga.
- 2 Incluye 28 aviones Airbus A319-200 clasificados como activos no corrientes y disponibles a la venta.
- 3 Incluye 3 aviones Airbus A320-200 clasificados como activos no corrientes y disponibles a la venta.
- 4 Incluye 1 avión Boeing B767-300ER clasificado como activo no corriente y disponible a la venta.
- 5 Incluye 2 aviones Boeing B767-300 Freighter clasificados como activos no corrientes y disponibles a la venta.

Para más información sobre **2-3-4-5**, consulte la nota 13 de los Estados Financieros consolidados y auditados.



11,6 años

es la edad promedio de las aeronaves de la flota de LATAM

	Longitud (m)	Envergadura (m)	Asientos	Velocidad crucero (km/h)	Peso máximo de despegue (kg)
Operación de pasajeros – flota de corto alcance/ narrow-body					
Airbus A319-100	33,8	34,1	144	830	70.000
Airbus A320-200	37,6	34,1	156-168-174	830	77.000
Airbus A320-200neo	37,6	34,1	174	830	77.000
Airbus A321-200	44,5	34,1	220	830	89.000
Operación de pasajeros – flota de largo alcance/ wide-body					
Boeing 767-300ER	54,9	47,6	221-238	851	186.880
Boeing 777-300ER	73,9	64,8	379	894	346.500
Boeing 787-8	56,7	60,2	247	903	227.900
Boeing 787-9	62,8	60,2	313	903	252.650
Operación de carga					
Boeing 767-300F	54,9	47,6	445,3	851	186.880

Snapshot

Operación de pasajeros SASB TR-AL-000.A, TR-AL-000.B, TR-AL-000.C	2020	2021	2022
Capacidad (ASK) – millón	55.718	67.636	113.852
Pasajeros-kilómetro rentados (RPK) – millón	42.624	50.317	92.588
Factor de ocupación (ASK)	76,5%	74,4%	81,3%
Ingresos/ASK (centavos de US\$)	4,9	4,9	6,7
Total de pasajeros transportados (miles)	28.299	40.195	62.467
Operación de carga SASB TR-AL-000.D			
Capacidad (ATK) – millón	4.708	4.788	6.256
Toneladas-kilómetro rentadas (RTK) – millón	3.078	3.035	3.532
Factor de ocupación (ATK)	65,4%	63,4%	56,5%
Ingresos/ATK (centavos de US\$)	25,7	32,2	27,6
Toneladas transportadas (mil)	784,5	801,5	900,6

Gobierno corporativo



EN ESTE CAPÍTULO

Estructura de propiedad
33

Instancias de decisión
36

Directrices corporativas
41

Relación con grupos de interés
43

Política de Financiamiento
45

Política de Riesgos de Mercado
46

Política Financiera
48

Política de Liquidez e Inversión Financiera
49

Estructura de propiedad

NCG 461: 2.3.1 SITUACIÓN DE CONTROL y
2.3.4 ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS

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

Al 31 de diciembre de 2022 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 606.407.693.000 acciones, todas emitidas, ordinarias y sin valor nominal. De tal cantidad, a dicha fecha se encontraban suscritas y pagadas 605.231.854.725 acciones. El capital pagado del grupo, al 31 de diciembre de 2022, fue de MUS\$13.298.486 dividido en 605.231.854.725 acciones de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. Un año antes, esto es, al 31 de diciembre de 2021, el capital pagado era de MUS\$3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones, también de serie única, nominativas, ordinarias y sin valor nominal. No hay series especiales de acciones ni preferencias. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias, así como la

transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas de Chile y su Reglamento.

En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía celebrada el 5 de julio de 2022, se acordó aumentar el capital de la Compañía en US\$10.293.269.524, mediante la emisión de 73.809.875.794 acciones de pago y 531.991.409.513 acciones de respaldo, lo último a ser destinadas a responder a la conversión de bonos convertibles, todas ordinarias, de una misma y única serie, sin valor nominal. Dentro del contexto de su Plan de Reorganización, la Compañía llevó a cabo el aumento de capital y, al cierre del año 2022, un 99,8% de los bonos convertibles habían sido convertidos en acciones. Como consecuencia de lo anterior, la estructura de propiedad sufrió cambios significativos, ilustrados en los gráficos en la próxima página.

Al 31 de diciembre de 2022, el grupo no cuenta con accionista controlador.



COMPOSICIÓN ACCIONARIA 2022

NCG 461: 2.3.2 CAMBIOS IMPORTANTES EN LA PROPIEDAD O CONTROL, 2.3.3 IDENTIFICACIÓN DE SOCIOS O ACCIONISTAS MAYORITARIOS y 2.3.5 OTROS VALORES

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

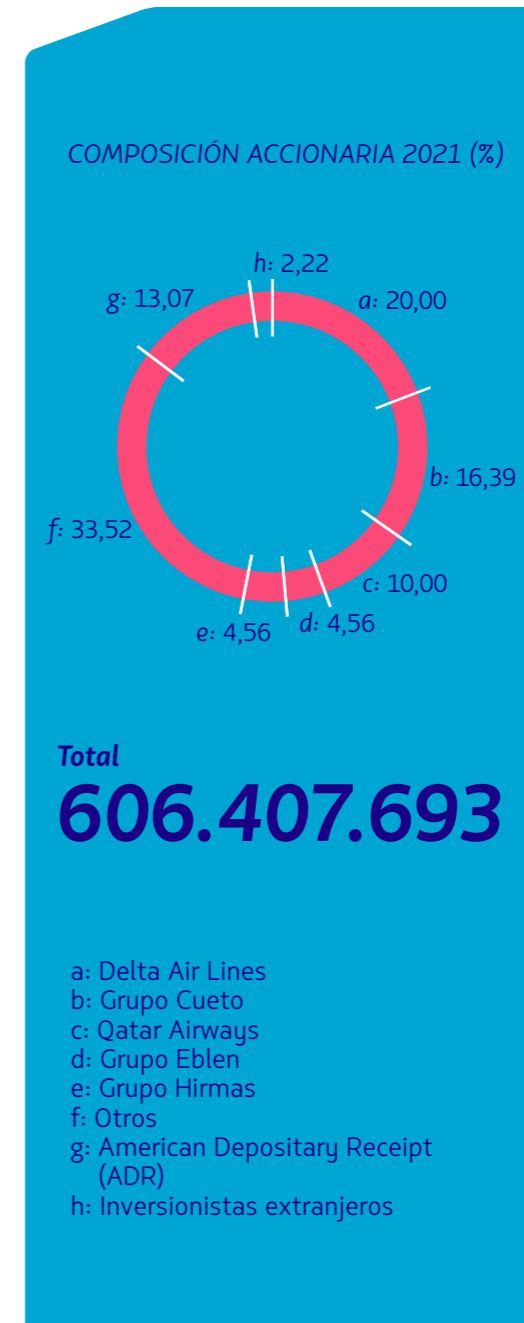
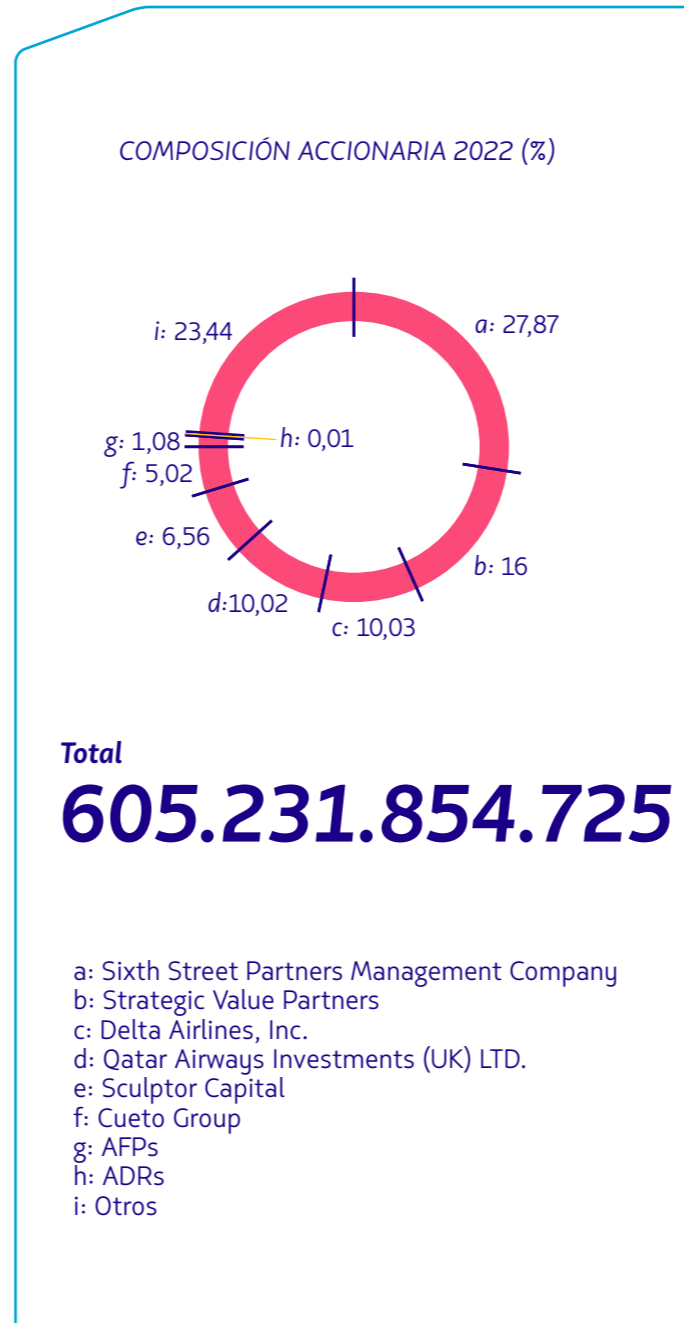
¹ Qatar tiene 9,999999918% del total del capital estatutario, representado por 606.407.693.000 acciones.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA 2021¹

Principales accionistas	Total de acciones	%
Delta Air Lines	121.281.538	20,00
Grupo Cueto	99.381.777	16,39
Qatar Airways	60.640.768	10,00 ²
Grupo Eblen	27.644.702	4,56
Grupo Hirmas	1.488.971	4,56
Otros	203.275.557	33,52
American Depositary Receipt (ADR)	79.240.114	13,07
Inversionistas extranjeros	13.454.266	2,22
Total	606.407.693	100,00

¹ Al 31/12/2021, el registro de accionistas del Depósito Central de Valores (DCV) no registraba tenencia directa de acciones bajo ninguna de las dos sociedades del Grupo Amaro – TEP Aeronáutica S.A. y TEP Chile S.A. – con las cuales participaban en la propiedad de LATAM.

² Qatar tiene 9,999999918% del total de las acciones emitidas de LATAM.



PRINCIPALES ACCIONISTAS

NCG 461: 2.3.2 CAMBIOS IMPORTANTES EN LA PROPIEDAD O CONTROL, 2.3.3 IDENTIFICACIÓN DE SOCIOS O ACCIONISTAS MAYORITARIOS, 2.3.4 ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS y 2.3.5 OTROS VALORES

Al 31 de diciembre de 2022¹		
Nombre o razón social	Acciones suscritas y pagadas	%
Banco de Chile por cuenta de State Street	284.198.481.733	46,96
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	76.741.518.770	12,68
Delta Air Lines, Inc.	60.722.284.826	10,03
Qatar Airways Investments, (UK) Ltd.	60.640.769.249	10,02 ²
Banco Santander Chile	41.104.259.947	6,79
Costa Verde Aeronáutica S.A.	23.789.209.717	3,93
Banco Santander por cuenta de inversionistas extranjeros	13.371.541.340	2,21
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	10.473.987.639	1,73
Costa Verde Inversiones Financieras	6.592.460.617	1,09
Banchile corredorezs de bolsa	2.604.713.175	0,43
Cia de seguros de vida Consorcio Nacional de Seguros S.A.	2.328.707.088	0,38
AFP CUPRUM S.A. para fondos de pensión C	2.248.823.180	0,37

Al 31 de diciembre de 2021		
Nombre o razón social	Acciones suscritas y pagadas	%
Delta Airlines Inc.	121.281.538	20,00
Costa Verde Aeronáutica S.A.	91.605.886	15,11
JP Morgan Chase Bank	79.240.114	13,07
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	61.271.228	10,10
Qatar Airways Investments (UK) Ltd.	60.640.768	10,00 ³
Santander Corredores de Bolsa Limitada	25.667.681	4,23
BCI Corredores de Bolsa S.A.	19.433.331	3,20
Andes Aérea SpA	19.339.670	3,19
Consorcio Corredores de Bolsa S.A.	16.902.522	2,79
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	13.112.092	2,16
BTG Pactual Chile S.A. Corredores de Bolsa	11.469.576	1,89
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	10.823.190	1,78
Valores Security S.A. Corredores de Bolsa	8.872.048	1,46
Itaú Corredores de Bolsa Limitada	8.171.069	1,35
Inversiones Costa Verde Ltda. y Compañía en Comandita por Acciones	7.775.891	1,28

Todas las acciones son de la misma serie. LATAM tiene sólo una serie de acciones.

1 Ignacio Cueto (presidente del Directorio de LATAM), Enrique Cueto (miembro del Directorio de LATAM) y ciertos miembros de la familia Cueto y entidades controladas por ellos componen al grupo Cueto. Al 31 de diciembre de 2022, la tenencia accionaria del grupo Cueto es del 5,0% de las acciones.

2 Qatar tiene 9,999999918% del total del capital estatutario, representado por 606.407.693.000 acciones.

3 Qatar tiene 9,999999918% del total de las acciones emitidas de LATAM.

DIVIDENDOS
NCG 461: 2.3.4 ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS

De acuerdo con la Ley de Sociedades Anónimas de Chile y, siempre que no tenga pérdidas financieras por saldos trasladados, LATAM debe distribuir dividendos en efectivo equivalentes al menos a 30% de su resultado neto anual consolidado calculado de acuerdo con las NIIF, sujeto a los términos del Oficio Circular n° 856 emitido el 17 de octubre de 2014 por la CMF, Chile, sujeto a excepciones limitadas. Si no existe ingreso neto en cualquier año, LATAM puede elegir pero no está legalmente obligada a distribuir dividendos sobre sus utilidades retenidas. El Directorio podrá declarar dividendos provisorios sobre las utilidades generadas durante dicho

MÁS INFORMACIÓN

• Pacto de Accionistas (página 112)

periodo provisional. Conforme a los estatutos de LATAM, el dividendo anual en efectivo es aprobado por los accionistas en la asamblea anual ordinaria celebrada entre el 1° de febrero y el 30 de abril del año posterior al año sobre el que se propone el dividendo. Todas las acciones ordinarias en circulación tienen derecho a una participación equitativa de los dividendos decretados por LATAM, a excepción de las acciones que no hayan sido totalmente pagadas por el accionista luego de su suscripción.

En 2022, dado que la Sociedad presentó pérdidas en el ejercicio 2021, no hubo pago de dividendos, en conformidad a la legislación vigente.

Instancias de decisión

NCG 461: 3.2 DIRECTORIO y
3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO
| GRI 2-9 y 2-11

El principal organismo de gobierno de LATAM Airlines Group S.A. es el Directorio que define y monitorea las directrices estratégicas de la Compañía. Está formado por nueve directores titulares, electos individualmente por periodos de dos años, por el sistema de voto acumulativo. Cada accionista tiene un voto por acción y puede emitir todos sus votos a favor de un candidato o distribuirlos entre varios. Esta práctica garantiza que los accionistas que detentan un 10% de las acciones en circulación puedan elegir al menos a un representante.

Esa estructura es fija. En casos de contingencia o crisis (principalmente en emergencia, aérea) el Directorio no sufre cambios y continúa funcionando normalmente apoyando la continuidad operacional del negocio.

El Directorio realiza sesiones regularmente, tanto reuniones ordinarias, como las sesiones extraordinarias que se realizan conforme a las necesidades sociales y que se citan, siguiendo los requisitos legales. No hay una estimación de tiempo mínimo de dedicación presencial y remota a las mismas.

En 2022, la asistencia promedio en las 41 sesiones ordinarias y extraordinarias realizadas fue de un 98,1%. Los directores Ignacio Cueto, Alexander Wilcox y Henri Philippe Reichstul asistieron a un 97,6% de las reuniones, la directora Sonia Villalobos asistió a un 95,1% de las reuniones, los directores Nicolás Eblen y Eduardo Novoa asistieron a un 92,7% de las reuniones y los demás miembros del Directorio asistieron al 100% de las sesiones.

Durante 2022, el Directorio realizó visitas a algunas instalaciones del grupo LATAM. En julio los directores visitaron la Base de Mantenimiento de San Carlos y el hangar principal del aeropuerto de Congonhas, en Brasil. En diciembre el nuevo Directorio estuvo en las instalaciones de la operación de carga en Estados Unidos. Estas visitas fueron acompañadas por el gerente general y otros ejecutivos y tenían como objetivo conocer en mayor detalle la operación y las opiniones de los equipos locales.

COMITÉ DE DIRECTORES

El Comité de Directores reporta mensualmente al Directorio. Su función consiste principalmente en:

- revisar y evaluar los informes de auditores externos, balances y demás estados financieros;
- proponer a la Junta de Accionistas los nombres de auditores externos y agencias de calificación de riesgo;
- examinar e informar todo lo relacionado a transacciones con partes relacionadas; y
- examinar los sistemas de remuneraciones y planes de compensación de los gerentes, ejecutivos principales y empleados del grupo.

En cumplimiento con los requisitos de la Ley de Sociedades Anónimas (LSA) de Chile, la Ley Sarbanes-Oxley y los lineamientos de la SEC (Securities and Exchange Commission) de los Estados Unidos, el Comité de Directores también funciona como Comité de Auditoría.

Al 31 de diciembre de 2022 el Comité era conformado por Frederico

Curado, Michael Neruda y Sonia J. S. Villalobos, todos considerados independientes según el artículo 10A de la Ley de Bolsas de Valores (Securities Exchange Act).

De acuerdo con la LSA chilena el director y presidente del Comité, Frederico Curado, califica como independiente, es decir, no tiene vínculos, intereses, dependencia económica, profesional, crediticia o comercial, de naturaleza o volumen relevante, con la Sociedad, las demás sociedades del grupo, su controlador, ni con los ejecutivos principales, además de no tener relaciones de parentesco con estos últimos, entre otras características.

Al 31 de diciembre de 2021 el Comité era conformado por Eduardo Novoa Castellón, Patrick Horn García y Nicolás Eblen Hirmas. Según la LSA chilena, los dos primeros eran considerados independientes y segundo el artículo 10A de la SEC los tres tenían ese estatus.

Además del Comité de Directores o Auditoría, otros cuatro subcomités apoyan al Directorio en la toma de decisiones: Estrategia & Sostenibilidad, Liderazgo, Finanzas y Clientes.

CAPACITACIÓN Y EVALUACIÓN DEL DIRECTORIO

NCG 461:3.2 DIRECTORIO | GRI 2-17 y 2-18

Siguiendo la Política de Inducción del grupo, tras cada elección, los nuevos miembros reciben la información y los antecedentes relacionados a los asuntos bajo evaluación y análisis por parte del Directorio y una capacitación sobre el marco regulatorio y deberes aplicables al cargo de director. Eso incluye, entre otros aspectos: temas de sostenibilidad y responsabilidad social; políticas y directrices, particularmente el Código de Conducta; el marco regulatorio y los deberes aplicables al grupo y a sus directores; asuntos del negocio; riesgos; y aspectos financieros y contables del grupo.

El Directorio tiene el compromiso de hacer una revisión interna anual de su desempeño. En 2022, la revisión fue realizada en octubre, previo a los cambios en su composición.

ESFERA EJECUTIVA

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

La esfera ejecutiva se divide en cinco grandes áreas: Clientes, Personas, Operaciones, Comercial y Finanzas, con una clara división de responsabilidades para la ejecución y el monitoreo de la estrategia. Los ejecutivos de esas cinco

áreas y los vicepresidentes de Asuntos Legales y *Compliance*, Tecnología y Digital y Asuntos Corporativos y el CEO de Brasil forman un Comité Ejecutivo, que se reúne semanalmente con el CEO. El área de Planificación Estratégica apoyan al Comité Ejecutivo y otras vicepresidencias participan en las reuniones para tratar temas específicos.

Las áreas de Seguridad, Legal y *Compliance*, Asuntos Corporativos, Tecnología, Planificación Estratégica y Auditoría son transversales.

El equipo de Auditoría Interna tiene un rol independiente, siendo su principal responsabilidad asegurar una revisión independiente al funcionamiento del Modelo de Gestión de Riesgo desarrollado en la organización. Dicho modelo es administrado por un equipo dedicado, donde los Dueños de Riesgos, en general líderes de las distintas vicepresidencias, son los responsables principales de la identificación y gestión de riesgos.

Cada filial cuenta con un CEO y un grupo de ejecutivos, que son responsables de las operaciones respectivas de cada filial.

El Comité de Estrategia y Sostenibilidad del Directorio es la máxima instancia para el análisis de resultados y la toma de decisiones en sostenibilidad

SOSTENIBILIDAD

NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA y 3.2 DIRECTORIO | GRI 2-12 y 2-13

El compromiso con la sostenibilidad es parte integral del negocio y de la toma de decisiones en todos los niveles del grupo.

Dentro de la dirección de Asuntos Corporativos está el área de Sostenibilidad, que organiza el grupo en cuanto a su estrategia de sostenibilidad a largo plazo e impulsa su implementación a través de focales en cada uno de los países donde opera LATAM.

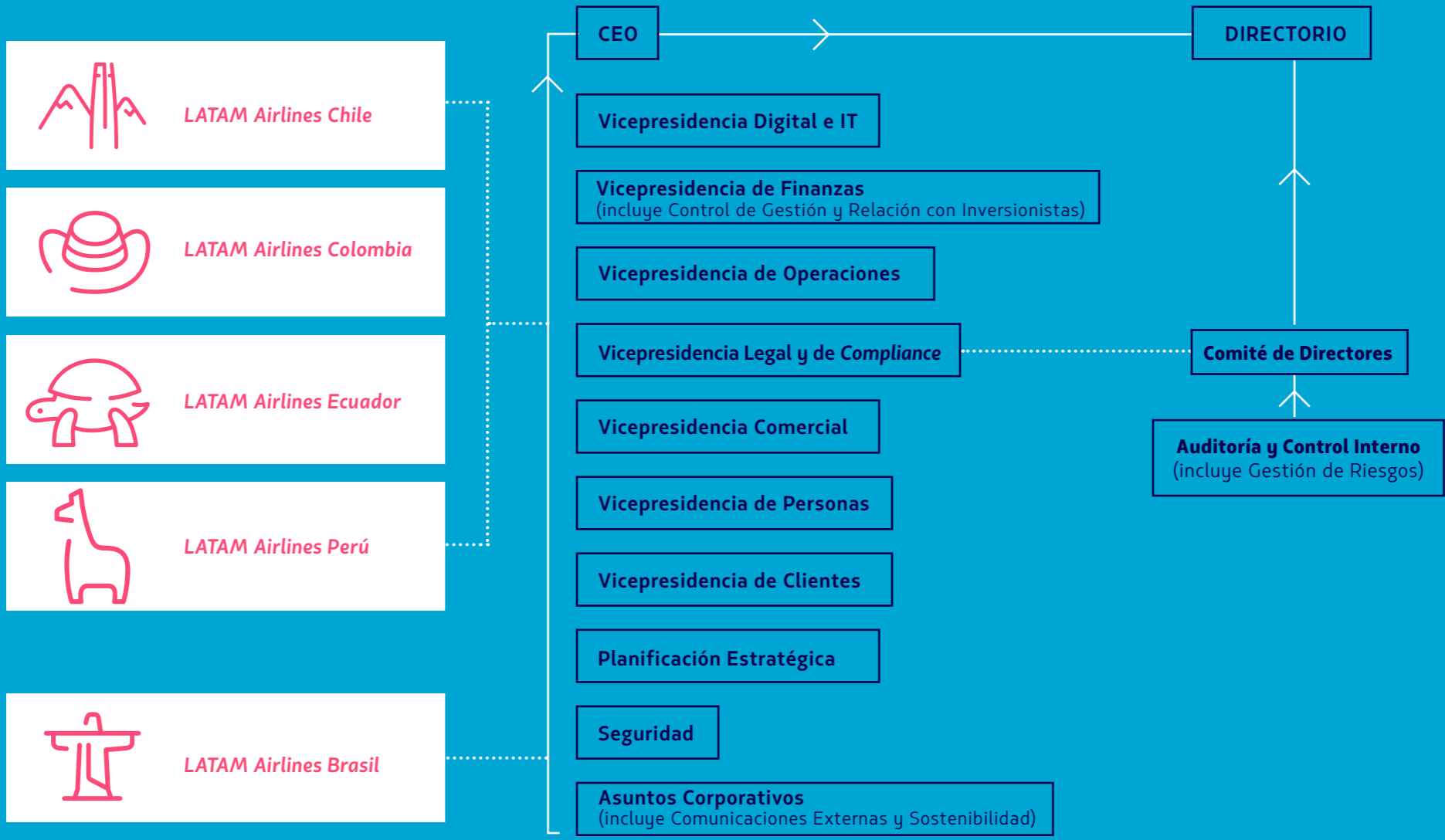
Trimestralmente, Asuntos Corporativos consolida información sobre los principales avances y

brechas asociados a gestión ambiental, cambio climático, economía circular y valor compartido, que incluye la variable social de la estrategia.

De acuerdo a la programación, se presentan los resultados al Comité Ejecutivo, que también recibe información sobre temas que requieren el apoyo o involucramiento de la dirección.

Como máxima instancia para el análisis de resultados y la toma de decisiones estratégicas en sostenibilidad está el Comité de Estrategia y Sostenibilidad del Directorio, al cual se presenta periódicamente el estado de avance de las metas y compromisos en el tema.

Organigrama NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA



MÁS INFORMACIÓN

- Composición del Directorio (página 114)
- Informe Anual de la Gestión del Directorio (página 117)
- Composición de la esfera ejecutiva (página 123)



REMUNERACIÓN DEL DIRECTORIO

NCG 461: 3.2 DIRECTORIO y 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO | GRI 2-19

Las remuneraciones reportadas corresponden a dietas de asistencia mensual de Directorio y el Comité de Directores, aprobadas en la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 15 de noviembre de 2022. Durante el ejercicio 2022, el Directorio reportó gastos en asesorías por US\$25.000 de temas relativos a Recursos Humanos y el Comité de Directores no registró gastos de asesorías.

DIRECTRICES PARA LA CONTRATACIÓN DE SERVICIOS

El Directorio puede contratar a expertos para aconsejarles sobre materias específicas, por ejemplo sobre la contabilidad, las finanzas, los impuestos, legal u otros. El director o los directores quienes requieren la contratación de un experto deben justificarlo en una sesión del directorio. La contratación del asesor debe seguir las políticas de la Compañía para la contratación de proveedores, conflictos de interés y condiciones del mercado. Además, la alta dirección propondrá una lista de nombres para que los miembros del Directorio puedan elegir. Será posible que uno o más miembros del directorio veten la contratación de un asesor específico.

Respecto de los servicios contratados con la firma auditora a cargo de la auditoría de estados financieros, u otras entidades, no hay desviaciones relevantes respecto del presupuesto anual del Directorio.

Las dietas por participación en el Directorio son determinadas por la Junta de Accionistas y son iguales para todos los directores, salvo el presidente, que recibe el doble que los demás directores

PROPORCIÓN SALARIAL (mujeres/hombres) ¹		
NCG 461 3.2 DIRECTORIO	Media ²	Mediana ³
Directores titulares ⁴	100%	100%
Directores suplentes	NA	NA

NA: no aplica. No hay directores suplentes.

1 Proporción que el salario bruto por hora de las mujeres representa respecto del salario bruto por hora de los hombres. El salario bruto incluye todas las asignaciones fijas y variables, como salario base, leyes sociales, asignaciones de transporte y alimentación, bonificaciones, horas extra, comisiones u otros.

2 Media: valor promedio de salario bruto por hora de las mujeres dividido por el promedio del salario bruto por hora de los hombres.

3 Para el cálculo de la mediana, se ordenan de menor a mayor los valores del salario bruto por hora de las mujeres y de los hombres y se divide el valor central del primer grupo por el valor central del segundo.

REMUNERACIÓN – DIETAS¹ 2022 (US\$)

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

REMUNERACIÓN – DIETAS¹ 2021 (US\$)

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

1 Montos líquidos.
2 Los directores Bornah Moghbel, Michael Neruda y Bouk Van Geloven renunciaron a sus dietas.



REMUNERACIÓN DE EJECUTIVOS

NCG 461: 3.4 EJECUTIVOS PRINCIPALES y 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

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

El Comité de Liderazgo, conformado por cuatro directores, tiene a su cargo analizar la estructura organizacional de alto nivel de LATAM y la política de compensación corporativa. El objetivo es alinear con los objetivos estratégicos de la empresa, recompensar el buen desempeño y comportamiento y evitar que la política de compensaciones genere cualquier tipo de incentivo para que los ejecutivos principales actúen en contra de los intereses del grupo, sus políticas y directrices o de la normativa vigente. El trabajo incluye la revisión y evaluación de modelos y mejores prácticas disponibles en el mercado (*benchmarking*).

Asimismo, cada vez que hay alguna modificación, el vicepresidente senior de Recursos Humanos del grupo presenta

El Comité de Liderazgo analiza la estructura organizacional de alto nivel y la política de compensación corporativa

la política de compensaciones y los sistemas de remuneraciones al Comité de Directores. Una vez al año, se presenta al Directorio la compensación de los altos ejecutivos. La política no se encuentra divulgada al público en general, pero está publicada en el portal interno de LATAM para los empleados.

En 2022, la remuneración de los ejecutivos totalizó US\$36.439.727 (US\$21.277.246 por concepto de remuneración y US\$15.162.482 por concepto de participación en resultados en el mes de marzo de 2023). En 2021, fueron pagados US\$19.895.749 relativos a la remuneración y US\$0 relativos a la participación de resultados, sumando US\$19.895.749 como remuneración bruta total.

PLANES DE COMPENSACIÓN

Los planes de compensación realizados por medio del otorgamiento de opciones para la suscripción y el pago de acciones otorgadas por el grupo a sus empleados se reconocen en los Estados Financieros de acuerdo con lo estipulado en la NIIF 2 “Pagos Basados en Acciones”. Estos planes registran el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que se vuelven irrevocables.

Plan de compensaciones LP3

(2020–2023): LATAM implementó un programa para un grupo de ejecutivos, que termina en 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 de que el bono se acumule, hasta el último año, el bono total se duplica (en caso de que el 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.

Plan de Incentivos Corporativos:

Como parte de los Acuerdos de Respaldo (*Backstop Agreements*), las partes acordaron los términos propuestos para un Plan de Incentivos Corporativos, sujeto a la aprobación, asignación e implementación por parte del Directorio de la Compañía. Se espera que el Plan de Incentivos Corporativos sea equivalente a 2,5% de las acciones totalmente diluidas y totalmente convertidas después de la reorganización y se pretende implementar después de la fecha de consumación sustancial del Plan de Reorganización (la “fecha efectiva”) el 3 de noviembre del 2022, por parte del Directorio que fue elegido posterior el 15 de noviembre y se prevé que cubra a altos ejecutivos, otros ejecutivos y otros empleados, en los términos y condiciones de y según se describe en los Acuerdos de Respaldo. Se espera que los términos y condiciones de cualquier plan de incentivos posterior sean determinados y aprobados por el Directorio, a su sola discreción.

Directrices corporativas

NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA, 3.5 ADHERENCIA A CÓDIGOS NACIONALES E INTERNACIONALES, 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS, 8.1.1 CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO EN RELACIÓN CON CLIENTES, 8.1.2 EN RELACIÓN CON SUS TRABAJADORES, 8.1.4 LIBRE COMPETENCIA y 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD | GRI 2-26, 2-27, 206-1 y 3-3 | SASB TR-AL-520a.1

LATAM Airlines Group S.A. es una sociedad anónima abierta, registrada ante la CMF, en Chile, bajo el número de inscripción 306, con acciones transadas en la Bolsa de Comercio de Santiago, en la Bolsa de Valores Electrónica de Chile y en el mercado OTC (over-the-counter o extrabursátil) en Estados Unidos en la forma de ADRs (American Depositary Receipt). Su modelo de gobierno corporativo se rige por la normativa existente aplicable, por las leyes del Mercado de Valores (nº 18.045) y de Sociedades Anónimas (nº 18.046), las reglas de la CMF y los reglamentos de los Estados Unidos, de la SEC y de las regulaciones específicas de los países en donde opera.

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

El Código de Conducta del grupo se aplica a todos los empleados y colaboradores de las empresas del grupo LATAM, sus sucursales, afiliadas y oficinas en todo el mundo. El Programa de *Compliance*, gestionado por la vicepresidencia Legal y de *Compliance*, dirige los procesos de monitoreo y control, así como su evolución continua.

El grupo también cuenta con políticas para prevenir y detectar incumplimientos regulatorios referidos a los derechos de sus clientes y empleados o que puedan afectar la libre competencia. Una serie de entrenamientos capacita a los profesionales sobre el tema. No hubo sanciones ejecutoriadas en esos ámbitos en 2022 ni pérdidas monetarias como resultado de procedimientos judiciales relacionados con normas de competencia desleal.

CONFLICTO DE INTERÉS NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA y 8.1.5 CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO – OTROS | GRI 2-11 y 2-15

LATAM tiene un proceso interno para detectar y gestionar los conflictos de interés.

Actualmente, todos los nuevos empleados deben completar la declaración de conflicto de interés previo a la contratación. También se completa cada vez que realizan el curso de Código de Conducta y cuando se identifique un potencial conflicto. Los proveedores también deben responder un cuestionario sobre el tema. Los casos que se identifique un potencial o real conflicto son revisados por *Compliance* y se levantan en las instancias correspondientes para aprobación.

Por otro lado, los empleados y colaboradores de LATAM deben solicitar permiso previo para reuniones no rutinarias con competidores y funcionarios públicos, esto es a través del Sistema de Aprobaciones, donde deben enviar el requerimiento y la agenda aprobada

previamente por Legal, finalmente en sistema aprueba *Compliance*.

Por último, LATAM tiene un Manual de Prevención de Delitos para prevenir los delitos de cohecho, lavado de activos, financiamiento del terrorismo, receptación, negociaciones incompatibles, corrupción entre particulares, apropiación indebida y administración desleal.

OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS

LATAM cuenta con una Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas aplicable a la matriz, todas las filiales, todos los miembros del grupo LATAM, así como a sus directores, empleados y colaboradores. La política establece que esas transacciones deben realizarse en conformidad a la ley, bajo condiciones de mercado al momento de la transacción y necesariamente deben contribuir al interés social. El documento también establece los casos en que corresponde someter dichas operaciones a evaluación por el Comité de Directores y a la aprobación del Directorio o la Junta de Accionistas, conforme a la ley vigente.

Los Estados Financieros consolidados relativos al ejercicio social del 31 de diciembre de 2022 informan las operaciones realizadas en 2022 entre LATAM y sus filiales. Para más información, consulte la nota 33 de los Estados Financieros.

MÁS INFORMACIÓN

[Código de Conducta Manual de Prácticas Corporativas \(en inglés\)](#)

[Política de Contribuciones Políticas](#)

[Código de Conducta para Terceros y Terceros Intermediarios](#)



CONTRIBUCIONES POLÍTICAS

La Política de Contribuciones Políticas establece las directrices relativas a eventuales apoyos financieros a partidos y candidatos durante campañas electorales en todos los países de operación del grupo. Los aportes deben ajustarse a las legislaciones locales vigentes y estar alineadas al Código de Conducta de LATAM. Desde la creación de la política, a finales de 2016, el grupo no ha realizado contribuciones políticas. **GRI 415-1**

ÉTICA Y COMPLIANCE NCG 461: 3.6

GESTIÓN DE RIESGOS | GRI 205-2 y 205-3

Todos los empleados, al ingresar al grupo, pasan por capacitación sobre las directrices de integridad y *compliance* en el proceso de inducción. La agenda anual de entrenamientos de los equipos incluye temas de ética, prevención de corrupción y libre competencia. Hay, además, una capacitación específica sobre el contenido del Código de Conducta, que es obligatoria y debe ser revalidada cada dos años.

En 2022, el 100% del Directorio y el 90% de los empleados participaron en capacitaciones sobre el Código de Conducta. Las comunicaciones sobre los procedimientos anticorrupción alcanzaron el 90% de los empleados y todos los proveedores. Éstos son informados sobre el tema al aceptar el Código de Conducta de Proveedores,

en el inicio de la relación comercial, además de comprometerse con las cláusulas anticorrupción presentes en los contratos y órdenes de compra.

No hubo casos en materia de corrupción en 2022. Cabe notar que LATAM utiliza la definición de corrupción de la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero (FCPA, por sus siglas en inglés), según la cual se configura un hecho de corrupción cuando se realiza una oferta, una promesa o una autorización de un pago, o un pago, a un funcionario público, con intención inducir al destinatario a abusar de su cargo oficial, sin que se requiera que el acto corrupto tenga éxito en su propósito.

CANAL CONFIDENCIAL NCG 461: 3.6

GESTIÓN DE RIESGOS | GRI 2-16 y 2-26

El Canal Confidencial de LATAM recibe denuncias sobre violaciones a leyes y normas internas, como incumplimiento del Código de Conducta, irregularidades laborales, discriminación, acoso laboral y sexual, fraudes, corrupción y soborno, entre otras. Los distintos *stakeholders* del grupo pueden acceder a ello anónimamente y LATAM asegura el principio de No represalias cuando se denuncia de buena fe. El canal está en la plataforma de un proveedor externo y ajeno a la empresa.

EMPLEADOS CAPACITADOS¹ SOBRE EL CÓDIGO DE CONDUCTA GRI 205-2

	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Estados Unidos ²	Perú	Otros	Grupo LATAM
Alta gerencias	14	37	1	1	4	1	3	61
Gerencias	150	332	22	9	31	20	23	587
Jefaturas	625	421	67	34	48	76	60	1.331
Operarios	9.273	1.887	743	94	8	935	384	13.324
Fuerzas de venta	242	285	12	11	5	48	31	634
Administrativos	308	407	65	24	12	85	44	945
Otros profesionales	855	1.144	42	14	40	40	25	2.160
Otros técnicos	5.145	1.826	696	217	0	1.494	41	9.419

1 En este porcentaje no se incluye el personal que se encuentra en licencia médica permanente.

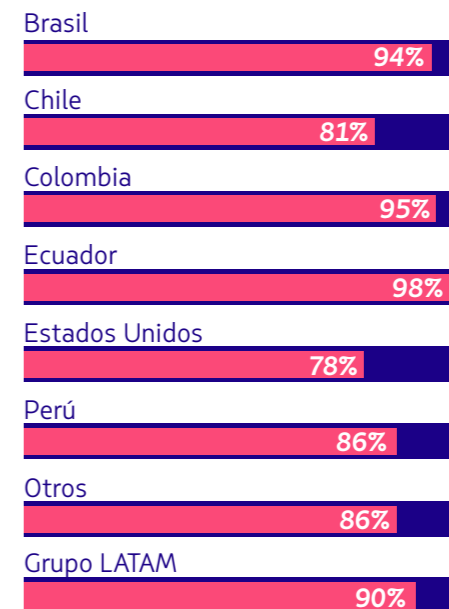
2 Porcentaje con base en el personal al cual se disponibiliza el curso, es decir el personal directo contratado por LATAM.

Al realizar la denuncia, el denunciante recibe un número de identificación, con el cual puede hacer seguimiento a su caso. La información que se entrega es solo del estatus del caso, como si está abierto, si se está investigando, si fue cerrado constatando los hechos, o no. No se entrega información de las posibles sanciones que pudieron recibir las personas denunciadas.

La investigación se realiza de manera interna por el equipo de *Compliance*, con apoyo de las áreas de RRHH, Legal y quien sea necesario para la investigación.

El canal es divulgado a través de comunicados, capacitaciones realizadas por el equipo de *Compliance*, *e-learning* y políticas del grupo.

EMPLEADOS CAPACITADOS SOBRE EL CÓDIGO DE CONDUCTA



CATEGORÍAS FUNCIONALES

Alta gerencias

CEOs, vicepresidentes, directores.

Gerencias

Gerentes senior, gerentes, subgerentes.

Jefaturas

Jefes de área, jefes de departamento.

Operarios

Operaciones de Carga, Mantenimiento, Aeropuerto y Centro de Control de Operaciones.

Fuerzas de venta

Operaciones de Venta, Customer Care.

Administrativos

Actividades de soporte y con rol general.

Otros profesionales

Mando medio en actividades de soporte.

Otros técnicos

Tripulantes de mando y tripulantes de cabina.

Relación con grupos de interés

NGC 461: 3.1 MARCO DE DE GOBERNANZA, 3.7 RELACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS, 6.1 SECTOR INDUSTRIAL y 6.3 GRUPOS DE INTERÉS | GRI 2-28 y 3-3

Entre los principales grupos de interés de LATAM, destacan:

- autoridades y distintas instancias de gobierno, que definen el marco regulatorio y las políticas públicas que afectan al grupo y sus operaciones;
- asociaciones gremiales, con las cuales LATAM comparte intereses comunes;
- organizaciones internacionales, responsables del marco regulatorio internacional y de referencias y *benchmarks* sectoriales que permiten al grupo analizar comparativamente su propio desempeño;
- mercado de capitales, actor fundamental para la perennidad del negocio y el acceso a financiamiento;
- comunidades, con las cuales LATAM pone en práctica su compromiso de generar y compartir valor;
- empleados, quienes hacen a LATAM, siendo esenciales para el negocio y las operaciones;
- red de proveedores con los cuales LATAM mantiene relaciones comerciales;
- los clientes que eligen volar con LATAM.

MERCADO DE CAPITALES

LATAM mantiene un diálogo constante con sus accionistas, otros actores del mercado de deuda y capitales y la prensa. Cuenta, además, con las gerencias de Relación con Inversionistas y de Comunicaciones Externas para manejar las relaciones con estos *stakeholders*.

La Gerencia de Relación con Inversionistas permite aclarar dudas de accionistas, inversionistas y otros actores del mercado de capitales sobre el grupo, su situación financiera, económica o legal, los principales riesgos, la estrategia y otros aspectos del negocio.

En la página *web* de Relación con Inversionistas, el grupo detalla la estructura de gobierno corporativo y publica los estados financieros actualizados, reportes de resultados trimestrales y otros datos relevantes para apoyar a los accionistas, inversionistas y analistas de mercado en la toma de decisiones. Los contenidos están disponibles en inglés, español y portugués.

El área de Relación con Inversionistas realiza revisa internamente, sin contar con expertos externos, la información presentada al mercado por otros

actores de su industria para evaluar anualmente oportunidades de mejora a los datos y la información que presenta al público.

Juntas de Accionistas

Todos los accionistas pueden participar en las Juntas de Accionistas y tienen derecho a voz y voto en las mismas. Para realizarlas, LATAM cumple con los tiempos y la información que pide la Norma de Carácter General 30 de la CMF. Previo a las Juntas de Accionistas con acuerdo del Directorio, LATAM sube a la página web de Relación con Inversionistas toda la información relevante correspondiente. A medida que lleguen las nominaciones de directores, LATAM publica los nombres de las personas nominadas por los accionistas junto a sus cartas de nominación y aceptación o declaraciones juradas según corresponda. No se publica información sobre la opinión del Directorio con respecto a las experiencias, visiones y capacidades aconsejables para nuevos directores y tampoco información relacionado a la experiencia, profesión u oficio de los candidatos al Directorio.

Las Juntas de Accionistas más recientes se han llevado a cabo de forma remota o híbrida, y los accionistas han podido participar y ejercer su derecho a voto



por medios remotos y en vivo. LATAM no cuenta con un servicio de *streaming* visual y de audio en tiempo real para el público no accionistas.

RELACIÓN CON LA PRENSA

La Gerencia de Comunicaciones Externas se relaciona con los medios de prensa para todos sus requerimientos y también para comunicar los hitos del grupo LATAM.

Comunicaciones Externas – Contacto:
ComunicacionesExternas@latam.com

AFILIACIÓN A ASOCIACIONES

NGC 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL y 6.3 GRUPOS DE INTERÉS | GRI 2-28

A través de membresías, LATAM participa en entidades representativas que impulsan iniciativas de debate estratégico y construcción conjunta de soluciones y colabora en la discusión de políticas públicas y regulaciones que afectan el sector. En 2022, las contribuciones financieras a las distintas entidades sumaron US\$1,4 millones. Las entidades que recibieron las mayores contribuciones fueron: Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA) Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA).

Argentina

- Cámara de Compañías Aéreas en Argentina (JURCA)

Brasil

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

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

Chile

- Asociación Chilena de Aerolíneas (ACHILA)
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)
- Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)
- Cámara Chileno Norteamericana de Comercio (Amcham – Chile)
- Cámara de Comercio de Santiago
- Federación de las Empresas de Turismo de Chile (Fedetur)
- Fundación Chilena del Pacífico
- Instituto Chileno de Administración Racional de Empresas (ICARE)

- Pacto Global
- Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA)

Colombia

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

Ecuador

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

Perú

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

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

MÁS INFORMACIÓN

Manual de manejo de Información de Interés al Mercado

Relación con inversionistas:
latamairlinesgroup.net

RI - contacto:
InvestorRelations@latam.com

Comunicaciones Externas - contacto:
ComunicacionesExternas@latam.com

Política de Financiamiento



El alcance de la Política de Financiamiento de LATAM es satisfacer las necesidades de financiamiento del grupo, entre ellas el financiamiento de capital de trabajo, la adquisición de activos de flota como aviones y motores y la financiación de otras inversiones.

Durante el proceso de reorganización bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos, LATAM obtuvo financiamiento *debtor-in-possession*, o DIP, inicialmente por US\$2.450 millones y hasta US\$3.700 millones, de los cuales US\$2.750 millones fueron girados. Este financiamiento DIP permitió a LATAM operar con suficiente liquidez durante la pandemia y su proceso de reorganización. Con fecha 12 de octubre de 2022, dicho contrato de crédito DIP fue pagado en su totalidad con el financiamiento DIP-to-Exit por un total de US\$2.250 millones en una combinación de créditos puente a Financiamiento a Plazo, sumado a US\$1.146 millones de un DIP Junior con vigencia durante el periodo remanente del Capítulo 11, además de una nueva línea de crédito rotativa (*Revolving Credit Facility* – RCF) por US\$500 millones que quedó totalmente disponible.

Con fecha 18 de octubre de 2022, los créditos puente fueron parcialmente pagados por una emisión de bonos. Luego,

con fecha 3 de noviembre de 2022, los créditos puente se terminaron de pagar en su totalidad, siendo reemplazados por un incremento del financiamiento a plazo. De igual manera, en dicha fecha, LATAM completó su proceso de reorganización, logrando una reducción de un 35% de sus pasivos financieros, además de un re-perfilamiento de sus vencimientos de deuda, con los próximos vencimientos importantes el año 2027 correspondientes al Financiamiento a Plazo por US\$1.100 millones y los Bonos 2027 por US\$450 millones y el año 2029 correspondiente a los Bonos 2029 por US\$700 millones. Como parte de su nueva estructura de capital, LATAM cuenta con dos líneas de crédito comprometidas por un total de US\$1.100 millones, una por US\$600 millones garantizada por aeronaves, motores de repuesto y repuestos en general y otra por US\$500 millones garantizada con intangibles. Al 31 de diciembre de 2022, ambas líneas se encuentran totalmente disponibles.

Durante su reorganización, LATAM enfocó sus recursos en mantener la operación y ajustar el tamaño de flota acorde a la demanda actual y a la demanda proyectada los próximos años. LATAM logró acuerdos con Boeing para cancelar y posponer llegadas de aviones, además de obtener términos más favorables para su flota financiada

y bajo arriendos operativos, tales como periodos de pago variable, reducción de rentas y extensión de los periodos de pago. Al 31 de diciembre de 2022, LATAM tenía órdenes con Boeing por dos aviones B787-9 y con Airbus por 83 aviones de la familia A320neo con fecha de entrega hasta el año 2029. Normalmente LATAM financia entre un 70% a 85% del valor de los activos con créditos bancarios, bonos garantizados por las agencias de fomento a la exportación o con créditos comerciales, inversiones de capital o con fondos propios. Los plazos de pago de las distintas estructuras de financiamiento de aeronaves son mayoritariamente a 12 años. Adicionalmente LATAM contrata un porcentaje importante de sus compromisos de compra de flota mediante arrendamientos operativos como una fuente adicional a los financiamientos.

En noviembre de 2022, LATAM completó su proceso de reorganización, con una reducción de un 35% de sus pasivos financieros

Política de Riesgos de Mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, LATAM está expuesta a riesgos de mercado tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tasa de interés y (iii) riesgo de tipos de cambio. Con el objeto de cubrir total o parcialmente estos riesgos, LATAM opera con derivados financieros para reducir los efectos adversos que estos podrían generar. La gestión del riesgo de mercado se realiza de manera integral y considera la correlación entre cada factor de mercado a los que el grupo está expuesto. Para poder operar con cada contraparte, la Sociedad debe tener una línea aprobada y un contrato marco firmado con ésta.

Riesgo de precio del combustible: La variación en los precios del combustible depende en forma importante de la oferta y demanda de petróleo en el mundo, de las decisiones tomadas por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), de la capacidad de refinación a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de la ocurrencia o no de fenómenos climáticos y de factores geopolíticos. LATAM compra combustible para aviones denominados kerosén de aviación o *jet fuel*. Para la ejecución de coberturas de combustible, existe un índice de referencia en el

mercado internacional para este activo subyacente, que es el Jet Fuel 54 US Gulf Coast. LATAM tiene la capacidad de operar derivados en base a Jet Fuel al igual que otros activos subyacentes como Jet Fuel, Brent, WTI y Heating Oil.

La Política de Cobertura de Combustible establece un rango mínimo y máximo de cobertura del consumo de combustible del grupo, en función de la capacidad de traspaso de las variaciones de los precios de combustible a tarifas, la anticipación de ventas y el escenario competitivo, entre otros factores. Además, esta Política establece zonas de coberturas, presupuesto de primas y otras consideraciones estratégicas, que son evaluadas y presentadas periódicamente en el Comité de Finanzas de LATAM.

En relación a los instrumentos para cobertura de combustible, la Política permite contratar Swaps y Opciones combinadas para fines de cobertura.

Riesgo de tasa de interés de los flujos de efectivo: La variación en las tasas de interés depende fuertemente del estado de la economía mundial. Un cambio en las perspectivas económicas de largo plazo podría modificar las tasas, sumado a eventuales intervenciones gubernamentales que puedan aumentar o reducir las mismas, entre otras

posibles medidas, como respuesta a situaciones concretas o para gestionar las metas de inflación.

La incertidumbre existente respecto de cómo se comportará el mercado y los gobiernos, y por ende cómo variará la tasa de interés, hace que exista un riesgo principalmente asociado a la deuda de LATAM sujeta a interés variable y a las inversiones que mantenga. El riesgo de las tasas de interés sobre la deuda vigente se materializa en el impacto en los flujos de efectivo futuros asociados a los instrumentos financieros debido a la fluctuación de las tasas de interés. Así, una mayor tasa de interés podría significar un mayor flujo de efectivo por pago de intereses, y viceversa.

La exposición de LATAM frente a riesgos en los cambios en la tasa de interés de mercado está relacionada, principalmente, a obligaciones de largo plazo con tasa variable.

Con el fin de mitigar el impacto de una eventual alza en los tipos de interés, LATAM puede utilizar contratos *swaps* de tasas de interés, *swaptions* u otros derivados.

Al 31 de diciembre de 2022, el valor de mercado de las posiciones de derivados de tasas de interés ascendía a US\$8,8

millones (positivo).

Riesgo de tipos de cambio: La moneda funcional utilizada por la Sociedad matriz es el dólar estadounidense. Existen dos tipos de riesgos de tipo de cambio: riesgo de flujos y riesgo de balance.

El riesgo de flujo se genera como consecuencia de la posición neta de ingresos y costos en moneda no dólar estadounidense. LATAM realiza ventas de sus servicios en dólares estadounidenses y en monedas locales. En el negocio de pasajeros internacionales, la mayor parte de las tarifas dependen del dólar estadounidense y, en menor medida, del euro. Por otro lado, en los negocios domésticos, la mayoría de las tarifas son en moneda local. Por otra parte, algunos gastos del grupo están denominados en dólares estadounidenses o equivalentes al dólar estadounidense, como por ejemplo el combustible y arriendo de aeronaves. Otros gastos, tales como remuneraciones, están principalmente denominados en monedas locales.

Producto de lo anterior, LATAM se encuentra expuesta a la fluctuación en diversas monedas, principalmente el real brasileño. Al 31 de diciembre de 2022, LATAM mantiene cobertura para el real brasileño por US\$108 millones

para el 2023.

Por otro lado, el riesgo de balance se presenta cuando las partidas registradas en balance están expuestas a variaciones del tipo de cambio, dado que estas partidas están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional y deben ser convertidas a la moneda funcional relevante. El principal factor de descalce se produce en la sociedad TAM S.A., cuya moneda funcional es el real brasileño y gran parte de sus pasivos están expresados en moneda dólar estadounidense, no obstante, sus activos están expresados en moneda local. Si bien LATAM puede suscribir contratos de derivados de cobertura para proteger el impacto de una posible apreciación o depreciación de monedas respecto a la moneda funcional utilizada por la sociedad matriz, durante el año 2022, LATAM no realizó coberturas financieras para cubrir el riesgo de balance.



Política Financiera

La Dirección de Finanzas Corporativas es responsable de gestionar la Política Financiera de la Sociedad. Esta Política permite responder efectivamente a cambios en el entorno y condiciones bajo las cuales opera la Compañía y, de este modo, mantener y anticipar un flujo de fondos estable para asegurar la continuidad y crecimiento de las operaciones y el cumplimiento de las obligaciones financieras.

Adicionalmente, el Comité de Finanzas, compuesto por la Vicepresidencia Ejecutiva y miembros del Directorio de LATAM, se reúne periódicamente para revisar la situación financiera de la Compañía y el cumplimiento de esta Política Financiera y proponer al Directorio la aprobación de temas no normados por la Política Financiera. La Política Financiera de LATAM Airlines Group S.A. busca los siguientes objetivos:

 <p>Preservar y mantener niveles de caja adecuados para asegurar las necesidades de la operación, sustentar el crecimiento y cumplir con las obligaciones financieras del grupo.</p>	 <p>Disminuir los impactos que implican los riesgos de mercado tales como variaciones en el precio de combustible, los tipos de cambio y la tasa de interés sobre el margen neto y la posición de caja del grupo.</p>
 <p>Mantener un nivel adecuado de líneas de crédito con bancos locales y extranjeros para acceder a liquidez adicional ante contingencias.</p>	 <p>Gestionar el riesgo de contraparte, mediante la diversificación y límites en las inversiones y operaciones con las contrapartes.</p>
 <p>Mantener un nivel de endeudamiento óptimo, diversificar las fuentes de financiamiento, gestionar el perfil de vencimiento de la deuda y minimizar los costos de financiamiento.</p>	 <p>Mantener en todo momento una visibilidad de la situación financiera proyectada del grupo en el corto, mediano y largo plazo de manera de anticipar situaciones de baja liquidez, deterioro de ratios financieros, etc.</p>
 <p>Rentabilizar los excedentes de caja, mediante inversiones financieras que garanticen un riesgo y liquidez consistente con la Política de Inversiones Financieras.</p>	 <p>La Política Financiera entrega directrices y restricciones para gestionar las operaciones de Liquidez e Inversión Financiera, Actividades de Financiamiento y Gestión de Riesgo Mercado.</p>

Política de Liquidez e Inversión Financiera

LATAM persigue mantener una posición de liquidez adecuada para el objetivo de resguardarse ante potenciales *shocks* externos y la volatilidad y ciclos inherentes a la industria. En este sentido, se busca mantener una liquidez por sobre el 20% sobre los ingresos totales de los últimos 12 meses.

Esta liquidez considera la caja disponible e inversiones líquidas de corto plazo además de una línea de crédito *revolving* comprometida por un monto total de US\$1.100 millones con 13 instituciones financieras, tanto locales como internacionales (el RCF por las siglas en inglés de *revolving credit facility*).

Con fecha 3 de noviembre de 2022, LATAM completó su proceso de reorganización, como parte de su nueva estructura de capital, LATAM cuenta con dos líneas de crédito

comprometidas por un total de US\$1.100 millones, una por US\$600 millones garantizada por aeronaves, motores de repuesto y repuestos en general y otra por US\$500 millones garantizada con intangibles. Al 31 de diciembre de 2022, ambas líneas se encuentran totalmente disponibles. Al cierre del ejercicio, LATAM cerró con una liquidez total de US\$2.300 millones y con un indicador de liquidez del 24%.

En cuanto a la Política de Inversión Financiera, su objetivo es centralizar las decisiones de inversión de forma de optimizar la rentabilidad, ajustada por riesgo moneda, sujeta a mantener un nivel de seguridad y liquidez adecuado. Adicionalmente, se busca gestionar el riesgo mediante la diversificación de contrapartes, plazos, monedas y de instrumentos. En términos de tasas de interés, los años 2020 y 2021 fueron años caracterizados globalmente por tasas muy bajas, mientras que en el año 2022 se vio un aumento en las tasas de interés. Durante el proceso del Capítulo 11, en su parágrafo 345(b), regula la tenencia de efectivo de las compañías en reorganización. En cumplimiento con esta regulación, LATAM

LATAM busca mantener una liquidez por sobre el 20% sobre los ingresos totales de los últimos 12 meses

mantuvo la mayor parte de sus depósitos en bancos depositarios autorizados por el US Trustee del Distrito Sur de Nueva York de la Corte de Bancarrota de Estados Unidos (*authorized depository banks*). Al cierre del ejercicio esta regulación no aplicaba, por lo que LATAM mantenía sus depósitos en instrumentos de inversión tales como DDA Accounts, depósitos a plazo y fondos mutuos con nuestros diferentes bancos de relación.

Nuestro negocio



EN ESTE CAPÍTULO

Contexto de la industria

51

Resultados financieros

53

Información bursátil

56

Plan de inversión

57

Contexto de la industria

NCG 461: 6.2 NEGOCIOS

El mundo da inicio al 2023 en medio de elevadas presiones inflacionarias, la guerra entre Rusia y Ucrania y el rebrote del COVID-19 en sectores de China. Con la pandemia en pleno retroceso a nivel mundial, la apertura de las economías era un evento inminente durante 2022, pero, así como se volvió a la normalidad, también se pudo evidenciar la ralentización de la actividad económica global. Si bien las perspectivas económicas previas sugerían un 2022 pesimista, los resultados han sorprendido al mercado, con un PIB real en el tercer trimestre más sólido del que se esperaba, impulsado principalmente por factores internos como el consumo e inversión privada, además de un apoyo fiscal por sobre lo anteriormente supuesto. Con esto, el Fondo Monetario Internacional (FMI) en su última proyección de enero de 2023, estima un crecimiento de 3,4% para la economía global en 2022, mientras que proyecta un crecimiento de 2,9% para 2023. Esta última se ubica 0,2 puntos porcentuales por sobre lo estimado en su informe anterior. Para 2024 estima un crecimiento superior de 3,1%.

Bajo esa misma proyección, el FMI estima que las economías desarrolladas enfrentarán una caída para el próximo año, con un crecimiento proyectado en 2022 de 2,7% y bajando a un 1,2% en

FMI estima un crecimiento de 3,4% para la economía global en 2022 y de 2,9% para 2023

2023. El FMI estima que Estados Unidos tendrá una expansión de 1,4% durante 2023, la cual se ubica 0,4 puntos porcentuales por sobre lo proyectado en su informe de octubre, como respuesta a los efectos de arrastre de la resiliencia de la demanda interna. Para 2024 se espera un crecimiento de 1,0% en Estados Unidos. En cuanto a la Zona Euro, el FMI estima un crecimiento de 0,7% durante 2023, revisión al alza en 0,2 puntos porcentuales como reflejo de los aumentos más agresivos en las tasas de interés por parte del Banco Central Europeo, además de la erosión de los ingresos reales. Estos se han visto neutralizados por los resultados de 2022: liderados por menores precios de la energía al por mayor y el anuncio de nuevas estrategias de amortiguación del costo de la energía a través de control de precios y transferencias directas.

Por su parte, en Latinoamérica se están viviendo procesos sociopolíticos que han repercutido en los escenarios económicos de los países de la región. En Brasil, durante octubre del 2022 se llevaron a cabo las elecciones presidenciales entre el derechista Jair Bolsonaro y el ex presidente Luiz Inácio Lula da Silva, dando por ganador a este último. Bolsonaro cuestionó los resultados de la elección, dando paso a una serie de demostraciones masivas en contra del actual gobierno.

En junio de 2021 se llevaron a cabo las elecciones presidenciales en Perú, donde se dio por ganador a Pedro Castillo por sobre la candidata Keiko Fujimori en la elección más ajustada en la historia de ese país. Los comicios no estuvieron exentos de controversia, con acusaciones de fraude electoral surgiendo una vez finalizados los sufragios. Menos de



dos años adentrados en el gobierno de Castillo, el presidente anunció la disolución del congreso y llamó a elecciones, provocando así un golpe de estado. Posteriormente fue destituido de su cargo y arrestado, recayendo el poder sobre la vicepresidenta Dina Boluarte. A partir de ese momento en 2022 Perú ha estado sumergido en una crisis social con protestas a lo largo de todo el país, con decenas de muertos y graves consecuencias para la economía local.

Tomando en cuenta el contexto sociopolítico de la región, las proyecciones para la zona del último informe del FMI sufrieron ajustes con respecto a las estimaciones entregadas en octubre. Para América Latina y el Caribe, se proyecta un crecimiento de 1,8% en 2023 con una revisión al alza de

0,1 puntos porcentuales comparado con la estimación de octubre. Este reajuste en las proyecciones se debe principalmente a la inesperada resiliencia en la demanda interna, un crecimiento mayor de los esperado en las economías de los principales socios comerciales, y para el caso de Brasil, un apoyo fiscal superior al previsto. Para 2024, el FMI estima una expansión de 2,1% para la región, lo que muestra una revisión a la baja de 0,3 puntos porcentuales. Para la economía de Brasil se espera un crecimiento de 1,2% lo cual se ubica 0,2 puntos porcentuales por sobre la última proyección.

En Chile, en marzo del año 2022 asumió el presidente Gabriel Boric luego de un período de elecciones que polarizaron el escenario

 **1,8%**

es la proyección de crecimiento para América Latina y el Caribe en 2023

Resultados financieros

La controladora al 31 de diciembre de 2022 registró una ganancia de MUS\$1.339.210, lo que representa una variación positiva de MUS\$5.986.701 comparado con la pérdida de MUS\$4.647.491 del ejercicio anterior. El margen neto del año alcanzó un 14,1% en 2022 y -90,9% durante el 2021.

El Resultado operacional del ejercicio 2022 asciende a una pérdida de MUS\$121.279, que compara con una pérdida de MUS\$1.119.277 al 31 de diciembre de 2021, mientras que el margen operacional alcanza -1,3%, 20,6 puntos porcentuales superior al margen de -21,9% del ejercicio de 2021.

Los Ingresos operacionales del ejercicio aumentaron un 86,2% con respecto al mismo período de 2021, alcanzando MUS\$9.516.807. Este aumento se debe en gran medida a un 128,5% en los Ingresos de pasajeros y 12,0% en los Ingresos de carga, mientras que los Otros ingresos disminuyeron un 32,1%. El impacto de la apreciación del real brasileño representa mayores Ingresos ordinarios por aproximadamente US\$111 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$7.636.429, que comparado con MUS\$3.342.381 al 31 de diciembre de 2021 representa un incremento de 128,5%. Esta variación se debe al aumento de un 84,0% en la demanda medida en RPK y un 24,2% en los *yields* respecto del mismo período del año anterior. Por otro lado, el factor de ocupación también presenta variación positiva de 6,9 puntos porcentuales alcanzando un 81,3%, durante el ejercicio 2022. Este aumento se explica por un fuerte incremento en la demanda.

Al 31 de diciembre de 2022, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$1.726.092, lo que representa un aumento de 12,0% respecto de 2021, los *yields* disminuyeron 3,8%, mientras que el tráfico medido en RTK aumentó 16,4%, como resultado de la recuperación en las operaciones internacionales y a un sólido desempeño de la flota carguera.

El ítem Otros ingresos presenta una disminución de MUS\$73.045 debido principalmente a la variación negativa de los ingresos recibidos por concepto de indemnización de Delta Air Lines Inc. asociados a la implementación del JBA firmado en 2019 por MUS\$87.780, parcialmente compensado con mayores ingresos por Servicios de tours durante el período de 2022.

Al 31 de diciembre de 2022, los Costos operacionales ascienden a MUS\$9.638.086, que comparados con el ejercicio de 2021, representan mayores costos por MUS\$3.407.463, equivalentes a un aumento de 54,7%, mientras que el costo unitario por ASK disminuyó en 8,1%. Adicionalmente, el impacto de la apreciación del real brasileño en este rubro representa mayores costos por aproximadamente US\$78 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

a) Las Remuneraciones y beneficios aumentaron MUS\$224.437 debido principalmente a mayores costos de tripulaciones, un aumento de 7,6% en la dotación promedio y compensaciones pagadas a los empleados durante del último trimestre de 2022.

b) El Combustible aumentó 161,0% equivalente a MUS\$2.394.729. Este incremento corresponde principalmente a un 73,4% de mayores precios promedio sin cobertura y un 50,2% de crecimiento en el consumo medido en galones. La Compañía reconoció durante 2022 una utilidad de MUS\$18.755 por cobertura de combustible, comparado con MUS\$10.100 del ejercicio de 2021.

c) Las Comisiones a los agentes muestran un aumento de MUS\$77.827, producto principalmente del incremento en las operaciones relacionadas a los ingresos de pasajeros.

d) La Depreciación y Amortización aumentó en MUS\$14.118, equivalente a un 1,2%, variación que se explica, principalmente por costos de depreciación del mantenimiento producto de una mayor operación, compensado por una menor flota promedio durante el ejercicio 2022.



e) Los Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje aumentaron MUS\$280.970, principalmente en los costos de tasas aeroportuarias y servicios de *handling* impactados por la recuperación de la operación.

f) El Servicio a Pasajeros presenta mayores costos por MUS\$106.994, lo que se traduce en una variación de 138,3%, explicado principalmente por aumento en los costos de catering y servicios a bordo producto del levantamiento de las restricciones de entrega de comida presentes durante gran parte de 2021 debido a la pandemia de COVID-19, además, de un significativo crecimiento en la demanda, lo cual representa un incremento de 55,4% en el número de pasajeros transportados, principalmente en el segmento internacional.

g) El Arriendo de Aviones presenta costos por MUS\$82.215. Desde el segundo trimestre de 2021 se registraron arrendamientos operacionales de aeronaves bajo modalidad variable, como consecuencia de los distintos acuerdos alcanzados por la Compañía.

El Arriendo de Aviones incluye los costos asociados a los pagos por

arriendo sobre la base de horas de vuelo (PBH) para los contratos que han sido modificados incorporando esa estructura. Para estos contratos que incluyen al comienzo del período pagos variables sobre la base de horas de vuelo (PBH) y posterior a esto pasan a tener cuotas fijas y se procedió a reconocer un activo por derecho de uso y pasivo por arrendamiento por estos montos a la fecha de modificación del contrato. Estos montos continúan amortizándose sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento desde la fecha de modificación de contrato, incluso si al comienzo tienen un período de pagos variables. Por lo tanto, y como resultado de la aplicación de la política contable de arrendamientos, el resultado del ejercicio incluye tanto el gasto de arriendo por los pagos variables (Arriendo de Aeronaves) así como también el gasto producto de la amortización del derecho de uso incluido en la línea depreciación y el interés del pasivo por arrendamiento.

h) El Mantenimiento presenta mayores costos por MUS\$49.110, equivalentes a un 9,2%, principalmente, por una mayor operación.

i) Los Otros Costos Operacionales presentan un aumento de MUS\$177.063, principalmente, por efecto de mayores costos variables de tripulación, marketing, ventas y sistemas de reservas, todos ellos producto del crecimiento de la operación durante el 2022.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$1.052.295, que comparados a los MUS\$21.107 de 2021, representan mayores ingresos por MUS\$1.031.188, principalmente al ajuste de *fair value* de los bonos convertidos cuyo origen fue deuda financiera por MUS\$420.436 y bajas de deuda financiera por MUS\$491.326.

Los Costos financieros aumentaron 17,0% totalizando MUS\$942.403 al 31 de diciembre de 2022, principalmente por el financiamiento DIP y financiamiento DIP to Exit que la Compañía tenía vigente hasta la salida del Capítulo 11. Este efecto también se vio incrementado por los impactos en la deuda variable por las altas tasas base que está experimentando el mercado.

Los Otros ingresos / costos totalizaron MUS\$1.357.438 al 31 de diciembre de 2022 que comparado con el ejercicio de 2021 registran una variación positiva de

MUS\$3.537.931. Este impacto se explica principalmente por MUS\$2.550.306 correspondientes al ajuste a *fair value* de los bonos convertidos cuyo origen eran Cuentas por pagar comerciales y Otras cuentas por pagar, además de un menor gasto de MUS\$1.564.973 asociado al rechazo de contratos de flota reconocidos durante el ejercicio de 2021, compensado en parte por mayores costos de MUS\$345.410 asociados a la reclasificación de 28 aeronaves A319 al rubro Activos mantenidos para la venta durante el cuarto trimestre de 2022.

Los principales rubros del Estado de Situación financiera consolidado de

TAMS.A. y Filiales, que produjeron una utilidad por MUS\$36.973 por diferencia de cambio al 31 de diciembre de 2022, son los siguientes: Otros pasivos financieros, utilidad por MUS\$13.246 originada por préstamos y leasing financieros por adquisición de flota denominados en dólares; cuentas por cobrar y pagar neto a empresas relacionadas utilidad por MUS\$16.791 y cuentas por cobrar y pagar neto a terceros pérdida por MUS\$6.854. Los otros rubros de activos y pasivos netos generaron una utilidad por MUS\$13.791.

VALOR ECONÓMICO GENERADO Y DISTRIBUIDO¹ (US\$ MIL) GRI 201-1	2022
a) Valor económico directo generado (ingresos, inversiones financieras, venta de activos)	10.569.102
b) Valor económico distribuido	9.231.965
Costos operacionales	8.371,732
Salarios y beneficios de los empleados	1.266.336
Pagos a proveedores de capital (interés pago a prestamistas y distribución de dividendos)	-415.035
Pagos al gobierno (impuestos)	8.914
Inversiones en la comunidad	18
c) Valor económico retenido (a-b)	1.337.137

¹ Este indicador proporciona una visión general de la manera en que una organización genera valor para sus *stakeholders*.

Snapshot

INDICADORES FINANCIEROS (US\$ MIL)	2020	2021	2022
Ingresos operacionales	4.334.668	5.111.346	9.516.807
Gastos operacionales	(5.999.957)	(6.230.623)	(9.638.086)
Resultado operacional	(1.665.289)	(1.119.277)	(121.279)
Margen operacional	-38,4%	-21,9%	-1,3%
Utilidad/(Pérdida) neta	-4.545.887	-4.647.142	1.339.210
Margen neto	-104,9%	-90,9%	14,1%
EBITDA	-275.903	46.117	1.058.233
Margen EBITDA	-6,4%	0,9%	11,1%
Efectivo y equivalentes al efectivo ¹ /ingresos 12 meses anteriores	39,0%	20,5%	24,3%
Apalancamiento ²	NS	NS	4,2x

NS: no significativo.

¹ Incluye la línea de crédito rotativa.

² Deuda neta ajustada/EBITDAR (últimos 12 meses).

MÁS INFORMACIÓN

Factores de riesgo
(página 164)

Información bursátil

NGC 461: 2.3.4 ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS

el programa American Depositary Receipts (ADR) ya no se cotiza en la Bolsa de Nueva York. Desde entonces, los ADR de LATAM se negocian en Estados Unidos de América en el mercado OTC (over-the-counter o extrabursátil).

Rendimiento anual

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

Volúmenes transados por trimestre – Acción local (Bolsa de Santiago)

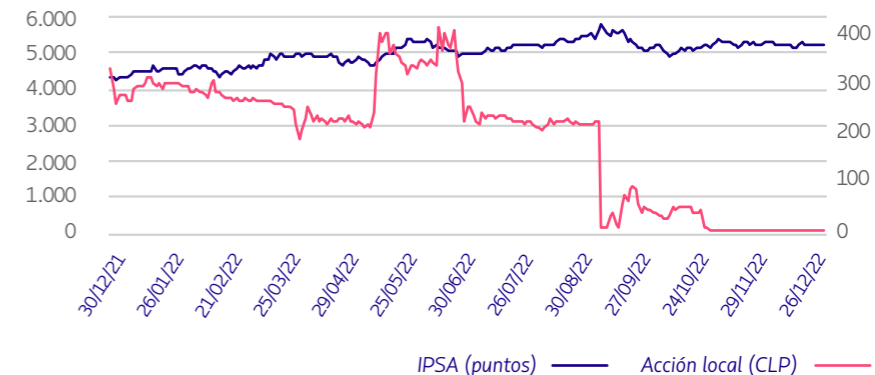
2022	N° de acciones transadas	Precio promedio (CLP)	Valor total (millones CLP)
Primer trimestre	51.875.200	278	14.432
Segundo trimestre	79.325.000	290	22.999
Tercer trimestre	687.100.980	173	118.881
Cuarto trimestre	11.790.342.900	17	203.977

Volúmenes transados por trimestre – ADR

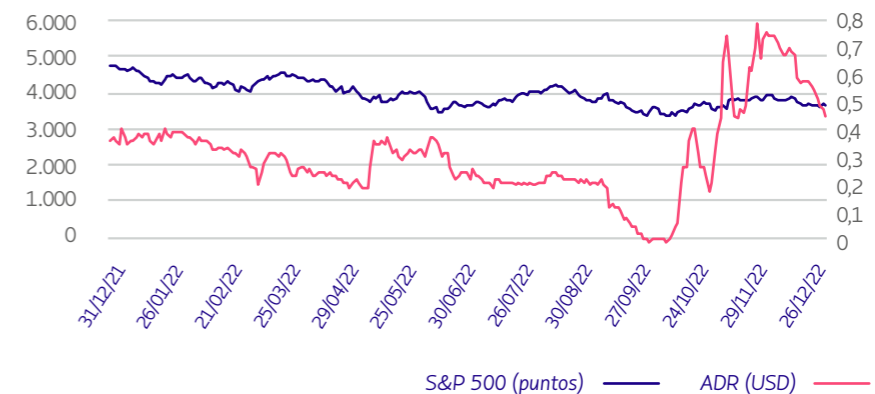
2022	N° de acciones transadas	Precio promedio (USD)	Valor total (millones USD)
Primer trimestre	22.006.960	0,38	8,44
Segundo trimestre	28.723.100	0,33	9,37
Tercer trimestre	45.615.330	0,25	11,27
Cuarto trimestre	86.296.710	0,46	40,07

LATAM Airlines Group S.A. es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Comisión para el Mercado Financiero bajo el n° 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa de Comercio de Santiago y en la Bolsa Electrónica de Chile – Bolsa de Valores. Debido a la presentación del capítulo 11,

ACCIÓN LOCAL – 2022



ADR – 2022



Plan de inversión

NCG 461: 4.3 PLANES DE INVERSIÓN



Los gastos de capital están relacionados con la adquisición de aeronaves, CAPEX de mantenimiento, reposición de piezas, CAPEX relacionado con TI, proyectos de flota, como reacondicionamiento de cabinas, conversiones de cargueros y otros proyectos estratégicos más. Los gastos de capital de LATAM se registran en los Estados Financieros en su estado de flujo de efectivo en los siguientes rubros: Compras de Propiedad, Planta y Equipo, Compras de Activos Intangibles

y forma parte de Pagos a Proveedores para el Suministro de Bienes y Servicios. Las compras de Propiedad, Planta y Equipo totalizaron US\$780,5 millones en 2022, US\$597,1 millones en 2021 y US\$324,3 millones en 2020 y las compras de activos intangibles sumaron US\$50,1 millones en 2022, US\$88,5 millones en 2021 y US\$75,4 millones en 2020. El CAPEX de mantenimiento asociado a los arrendamientos operativos incluido en Pagos a Proveedores ascendió a US\$163,7 millones en 2022, US\$149,1 millones en 2021 y US\$66,0 millones en 2020.

El siguiente gráfico establece los gastos de capital estimados de la Compañía desde el año calendario 2023 al 2025, que están sujetos a cambios y pueden diferir de los gastos de capital reales. Los prepagos (PDP) y otros gastos, como se muestra en la tabla siguiente, representan los flujos de salida de efectivo estimados para la Compañía que se registrarán en el flujo de efectivo neto de (utilizado en) actividades de inversión

en el rubro de Propiedad, Planta y Equipo y Compras de Activos Intangibles, así como en el Flujo de Caja Neto de las actividades operativas para el caso del mantenimiento relacionado con la flota de arrendamientos operativos. En el caso de los compromisos de flota, en la siguiente tabla se presentan como CAPEX de flota estimado y el precio de la aeronave en el CAPEX de flota representa el valor presente de la aeronave con derecho de uso (según la NIIF 16) que se supone que se recibe en virtud de los acuerdos de

arrendamiento operativo. Sin embargo, las aeronaves que llegan bajo un arrendamiento operativo no representan una salida de efectivo a su llegada, sino que representan el reconocimiento de un activo por derecho de uso y una responsabilidad por arrendamiento y, por lo tanto, no se registrarán en el estado de flujo de efectivo según las reglas contables de las International Financial Reporting Standards (IFRS).

GASTOS DE CAPITAL ESTIMADOS POR AÑO, AL 31 DE DICIEMBRE DE 2023 (US\$ MILLONES)	2023	2024	2025
Compromisos de flota ¹	(835)	(539)	(1.253)
Prepagos (PDP) ²	50	(57)	(66)
Otros gastos ³	(1.165)	(1.301)	(1.068)

1 El número de aeronaves incluidas en el cálculo de CAPEX de flota incluye todas las entregas comprometidas (de fabricantes y arrendadores) con estimaciones sobre las actuales fechas de entrega programadas. El precio de la aeronave del CAPEX de flota representa el valor presente del derecho de uso de la aeronave en virtud de los acuerdos de arrendamiento operativo, según la IFRS16.

2 Representa los pagos de preentrega realizados por LATAM o bien, entradas recibidas por LATAM luego de haber recibido el avión.

3 Otros Gastos incluye estimados de gastos de capital en motores de reserva y refacciones, mantenimiento de flota, proyectos y otros y compras de activos intangibles.

Como referencia, los compromisos de flota del grupo LATAM presentados como el valor de todas las entregas comprometidas por fabricantes y/o arrendadores por año son de US\$1.217,0 millones para 2023, US\$756,8 millones para 2024 y US\$1.520,5 millones para 2025. En la tabla anterior, se asume que estos compromisos se reciben en el marco de arrendamientos operativos. En general, LATAM evalúa alternativas de financiamiento para cumplir con sus

compromisos de flota y, por lo tanto, los montos presentados no son necesariamente indicativos de una salida de efectivo y dependiendo del tipo de contrato de arrendamiento (arrendamiento operativo o financiero), el Estado de Flujo de Efectivo registrará la entrega de la flota de manera diferente: en el caso de los arrendamientos financieros, la salida de efectivo se registrará en el flujo de efectivo neto de (utilizado en) actividades de inversión en función del precio de compra de la aeronave.

Seguridad



EN ESTE CAPÍTULO

Prioridad número 1

59

Prioridad número 1

NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD POR INDUSTRIA | GRI 3-3 | SASB TR-AL-540a.1

Para el grupo LATAM la seguridad de sus clientes, colaboradores y las comunidades donde opera es fundamental y la prioridad número uno. El grupo basa su actuar en la Política de Seguridad, Calidad, Salud y Medioambiente que reúne los lineamientos sobre el tema y obedece a los parámetros establecidos por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

La cultura de seguridad del grupo apunta a la mejora continua de sus procesos y el monitoreo permanente de su desempeño, de manera de perfeccionar constantemente sus indicadores en la materia. Además de ser rigurosa en la aplicación de los procedimientos operacionales establecidos por las autoridades, fabricantes y la misma empresa como operador aéreo, LATAM busca superar continuamente sus propios estándares. En su búsqueda por la excelencia, el grupo se basa cada vez más en el uso de la tecnología y los datos que sus sistemas proveen para la toma de decisiones.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DE SEGURIDAD (SMS)

El SMS de LATAM considera las áreas de Safety, Security, Salud, seguridad y medioambiente (HSE) y Plan de Respuesta a la Emergencia, atendiendo las exigencias y orientaciones del anexo 19 de la OACI y la normativa exigida en los distintos países donde tienen sede las filiales del grupo.

El Sistema de Gestión de la Seguridad reúne herramientas y programas que

permiten a LATAM actuar proactivamente, monitorear su desempeño, identificar situaciones de riesgo y reaccionar con rapidez para minimizarlas. Las acciones son dirigidas por la matriz de factores de riesgo y grados de criticidad, la cual es periódicamente actualizada con datos de análisis internos y de eventos relacionados con la aviación a nivel mundial.

Como parte del sistema, el grupo realiza una serie de auditorías periódicas, que se dividen en tres tipos:

 <p><i>Auditorías internas periódicas, que evalúan la madurez de los procesos operativos implementados en las áreas de Aeropuertos y Mantenimiento;</i></p>	 <p><i>Auditorías internas basadas en los lineamientos de IOSA (Auditoría de Seguridad Operativa de IATA), cuyo objetivo es garantizar que todas las áreas operacionales cumplan con los más altos parámetros de seguridad de la industria; y</i></p>	 <p><i>Auditorías de recertificación IOSA. Todas las filiales cuentan con la certificación desde 2007 y pasan por una recertificación cada dos años. La recertificación más reciente fue en 2022.</i></p>
---	---	---



Con esta información disponible, LATAM puede mejorar sus procesos internos en un esfuerzo permanente por buscar oportunidades de mejora en materias de seguridad. Un ejemplo de ello es la tarea en la que la empresa se embarcó en 2022: un diagnóstico de los procesos de embarque de pasajeros, con el objetivo de mapear los riesgos relacionados con el despacho de la aeronave, en términos de peso y balance, y definir con planes de acción para mitigarlos. Este trabajo, realizado de la mano con una consultora externa, permitió implementar medidas para mejorar la seguridad de la operación, los colaboradores y los pasajeros.

ANALYTICS Y USO AVANZADO DE LOS DATOS

LATAM fue pionera en el sector al utilizar los datos provenientes de su operación para desarrollar y generar planes de acción y mejora continua de la seguridad operacional. Desde 2020, avanza con el proyecto Safety II o Data Learning for Safety (DLS), que genera información valiosa sobre los vuelos y le permite analizar las variables con potencial de afectar el desempeño operacional.

El proyecto continuó su desarrollo en 2022 alcanzando distintos hitos. Entre ellos, la implementación de la infraestructura para integrar diferentes bases de datos de seguridad, como el monitoreo de datos de vuelo, programa de calificación avanzada (Programa de entrenamiento de operaciones de vuelo), información meteorológica, informes de mantenimiento y niveles de alerta de la tripulación de vuelo, entre otros. Esta base de datos actualmente incluye más de 670 mil vuelos y tiene la capacidad de procesar y analizar toda la información en tan solo una hora. Asimismo, la empresa trabaja en el desarrollo del indicador de Safety II, con capacidad de señalar las mejores prácticas en las operaciones de vuelo y no solo centrarse en los eventos adversos. El siguiente paso de este proyecto es incorporar este nuevo indicador en los procesos de monitoreo y control.

MONITOREO DE DATOS

LATAM tiene implementado un programa que apoya sus procesos internos, como es el monitoreo de datos de los vuelos. El grupo LATAM cuenta con el programa de Garantía de Calidad de Operaciones de Vuelo o FOQA (Flight Operations Quality Assurance, por sus siglas en inglés),

que permite comparar los parámetros de vuelo reales con los procedimientos operativos estándar (Standard Operating Procedures). Se trata de un sistema informático que captura hasta el 96% de la información de cada vuelo y que procesa estos datos de forma automática para identificar desvíos en las operaciones y gestionar mantenimientos preventivos.

Este programa de seguridad es un elemento clave del Sistema de Gestión de Seguridad y es crucial para detectar e identificar infracciones a la seguridad. Gracias a este programa, en 2022 se logró monitorear más del 95% de los vuelos del grupo LATAM, que proporcionó información muy útil para mitigar el riesgo y prevenir futuras reincidencias de casos.

Asimismo, el sistema provee información segmentada por piloto y aloja estos datos en la aplicación Pilot LATAM, a través de la cual las tripulaciones pueden ver los detalles de su desempeño y compararlo con el promedio de la flota a la que pertenecen, además de tener acceso a los incidentes identificados durante los vuelos. Cabe destacar que los datos por piloto son tratados con absoluta confidencialidad.



ASISTENCIA TÉCNICA

Durante el segundo semestre de 2022, LATAM recibió al equipo de consultores del Boeing Flight Operations Support Program (FOSP), con el objetivo de proporcionar asistencia técnica sobre materias de seguridad relacionadas con las operaciones de vuelo y entrenamiento y crear líneas efectivas de comunicación. Adicionalmente, el FOSP brinda a LATAM Airlines una visión objetiva de sus operaciones desde una perspectiva global.

FACTOR HUMANO GRI 403-7

Al mismo tiempo que se preocupa por la seguridad de todos sus colaboradores, el grupo LATAM está consciente de que son ellos mismos los principales



actores para hacer que sus operaciones sean cada vez más seguras. El grupo invierte permanentemente en la sensibilización y el compromiso de todos sus empleados y busca reforzar la cultura de seguridad a través de capacitaciones e iniciativas de compromiso y comunicación. A través de campañas internas, el grupo LATAM concientiza a sus equipos sobre la importancia del comportamiento seguro y una plataforma en línea recibe notificaciones de incidentes y desvíos, cuya información es utilizada para el mapeo de riesgos y la generación de planes de mejora.

Los esfuerzos en esta línea durante 2022 se centraron en consolidar el Programa Piloto de Apoyo entre Pares, que reunió a Pilotos Voluntarios del programa en todas las subsidiarias y a través del cual es posible elaborar indicadores relacionados con el bienestar psíquico de los pilotos.

Este programa se suma a “SeguraMente”, que ofrece apoyo a los pilotos en casos de problemas personales y familiares, mediante consultas médicas y acompañamiento psicológico.

SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Cuando se trata de la seguridad aeroportuaria, el grupo LATAM trabaja en línea con los estándares nacionales e internacionales e invierte permanentemente en la mejora continua de los procesos, de manera que tanto la carga y los pasajeros que transporta lleguen seguros a sus destinos.

PASAJEROS DISRUPTIVOS

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

Entre los años 2020 y 2021, la tasa de pasajeros disruptivos se elevó, siendo la principal causa los protocolos asociados a la pandemia por COVID-19, que desplazó a pasajeros bajo influencia del alcohol. Complementando el procedimiento de pasajeros disruptivos y su categorización, a inicios de 2022 se generó y publicó el Procedimiento de Acoso o Importunación Sexual, que describe y hace frente a estas conductas. Adicionalmente, y en un trabajo conjunto entre las vicepresidencias de Personas y Seguridad, se estableció un protocolo de apoyo a colaboradores agredidos, con el fin de velar por su bienestar físico y emocional ante este tipo de eventos con acompañamiento profesional.

Este tema sigue siendo muy relevante toda vez que ha aumentado el nivel de agresividad y la variedad de este tipo de eventos, representando en la actualidad una preocupación no solo para LATAM sino que para la industria a nivel general. En esta línea, LATAM Airlines Group S.A. centra sus esfuerzos en el entrenamiento de la tripulación, otorgando las herramientas necesarias para lidiar con estos temas de la mejor forma posible.

En particular en Brasil, LATAM Airlines Brasil trabaja de la mano con las autoridades para generar un marco regulatorio que establezca consecuencias para los pasajeros disruptivos y que ampare a la compañía en el caso que decida no transportar a un pasajero considerado peligroso. LATAM Airlines Brasil espera contar pronto con una regulación, ya que se trata de un tema que la autoridad también entiende como fundamental para la seguridad del tráfico aéreo.

PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS

El grupo LATAM cuenta con un Plan de Respuesta a Emergencias que determina qué recursos y personas deben activarse en caso de una emergencia aérea, considerada como un accidente con fallecidos. Este plan tiene por objetivo apoyar a las personas afectadas y a sus familiares, cumpliendo un rol facilitador con las autoridades aeronáuticas en las investigaciones, y manteniendo la comunicación con los distintos grupos de interés para garantizar la continuidad de la operación.

Actualmente existen Comités de Emergencia en ocho filiales del grupo: Chile, Brasil, Perú, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Paraguay y España, los

cuales se reúnen en mesas de trabajo con equipos en tierra y voluntarios para apoyar a las personas afectadas y a sus familiares.

Asimismo, el grupo realiza simulacros de emergencia y capacitaciones anualmente en todas sus filiales en el marco de las Semanas de la Seguridad. Durante 2022, las capacitaciones presenciales y *online* alcanzaron a 3,5 mil empleados.

Para el 2023 el foco se centrará en incrementar la capacidad de respuesta ante eventos graves, y en sesiones de capacitación y coordinación entre los Comités de Respuesta a Emergencias antes de eventos críticos en la operación.

INCIDENTES DE SEGURIDAD

En 2022, el grupo LATAM debió hacer frente a dos situaciones de emergencia en las cuales puso en marcha el Plan de Respuesta a Emergencia, que se practica de forma continua para poder responder a ese tipo de ocurrencia lo más rápido y eficientemente posible.

En noviembre, un vuelo de LATAM Airlines Perú (LA 2213), que cubre la ruta Lima – Juliaca, fue colisionado por un carro de bomberos que ingresó a la pista durante su carrera de despegue en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de la capital peruana. Si bien ningún tripulante ni pasajero resultó herido y fueron derivados a centros de salud de manera precautoria, la empresa filial lamentó el deceso de los dos bomberos aeronáuticos que estaban en el carro. Los motivos del ingreso del carro a la pista de despegue siguen siendo una materia de investigación a cargo de las autoridades aeronáuticas de Perú. LATAM Airlines Perú desplegó todos sus recursos humanos y técnicos para la atención de los afectados, y para apoyar las investigaciones correspondientes.

El otro caso ocurrió en el mes de octubre. Un vuelo de LATAM Airlines Paraguay (1325) entre Santiago de Chile y Asunción de Paraguay fue afectado por malas condiciones climáticas y granizos, por lo que

debió realizar una escala en el aeropuerto internacional de Foz do Iguazú en Brasil y, posteriormente, llevar a cabo un aterrizaje de emergencia en la capital paraguaya.

Para ambos casos que afectaron la seguridad del grupo LATAM, la responsabilidad de la aerolínea se centra en entender e identificar las razones operacionales tras estos eventos, analizar los casos con capacidad autocrítica y trabajar en fortalecer la cultura de seguridad como herramienta válida y efectiva para gestionar el riesgo en la operación.

Snapshot

SEGURIDAD	2020	2021	2022
NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD			
Accidentes de aviación ¹ SASB TR-AL-540a.2	1	0	2
Medidas gubernamentales de aplicación de los reglamentos de seguridad de la aviación ² SASB TR-AL-540a.3	ND	ND	0
Respuesta a emergencias			
Integrantes del equipo de emergencia	2.814	2.240	ND
Personas capacitadas	746	3.400	3.500

ND: información no disponible.

1 En 2020: accidente con la tripulación, por turbulencia. En 2022: conforme descrito en esa misma página.

2 El indicador empezó a ser recopilado de esa manera en 2022, por lo que la información de años anteriores no está disponible.

Compromiso con el futuro



EN ESTE CAPÍTULO

Objetivos y resultados

64

Valor compartido

66

Cambio climático

68

Economía circular

74

Gestión ambiental y
eficiencia

77

Objetivos y resultados



Con la mirada en el largo plazo, LATAM sentó las bases para el futuro del negocio a través del lanzamiento de su nueva Estrategia de Sostenibilidad en 2021. Más que renovar el compromiso del grupo con el desarrollo sostenible de Latinoamérica, la nueva estrategia sirve de hoja de ruta para los próximos 30 años.

El foco en cambio climático, economía circular y valor compartido orienta el trabajo y fortalece el rol de LATAM como parte de la solución a los desafíos sociales, ambientales y de crecimiento económico que enfrenta la sociedad. El camino hacia el cumplimiento de objetivos claros y metas desafiantes es un esfuerzo colectivo e involucra a diferentes *stakeholders* internos y externos.

Frente a cada pilar que compone la estrategia, se definieron compromisos y metas retadoras y trazables, que a su vez contribuyen a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU),

específicamente a los ODS 3 Salud y Bienestar, ODS 5 Igualdad de género, ODS 8 Trabajo Decente y Crecimiento Económico, ODS 9 Industria, Innovación e Infraestructura, ODS 12 Producción y Consumo Responsables, ODS 13 Acción Climática, ODS 15 Vida de Ecosistemas Terrestres y ODS 17 Alianzas para Lograr los Objetivos.

Valor compartido, cambio climático y economía circular son las prioridades de la Estrategia de Sostenibilidad



Estrategia de Sostenibilidad

VALOR COMPARTIDO	NUESTRO COMPROMISO	METAS 2022	AVANCES 2022	ESTATUS DEL COMPROMISO
	<p>Disponer de la conectividad, capacidad y velocidad de las operaciones de pasajeros y carga para el beneficio de comunidades en Sudamérica bajo tres frentes de acción:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Salud > Medio Ambiente > Catástrofes naturales 	<p>Ampliar y fortalecer la red de alianzas estratégicas del programa Avión Solidario</p>	<ul style="list-style-type: none"> > Alianzas y convenios con 51 organizaciones, fundaciones y entidades gubernamentales en cinco países > 117 millones de vacunas transportadas 3.554 personas transportadas gratuitamente en el marco de las alianzas 	<p>Compromiso cumplido, se fortaleció el programa, desde la evaluación de alianzas hasta la medición de impacto y la ampliación del alcance de las alianzas</p>
CAMBIO CLIMÁTICO	<ul style="list-style-type: none"> > Alcanzar un crecimiento carbono neutro en el alcance 1 (emisiones directas) tomando como base el año 2019 > Reducir y compensar el equivalente al 50% de las emisiones domésticas de gases de efecto invernadero (GEI) al 2030 > Ser un grupo carbono neutro al 2050 	<ul style="list-style-type: none"> > Reducir y compensar 670.000 toneladas de emisiones de CO₂ incluyendo los programas de compensación con clientes > Avanzar en la consolidación de un portafolio de proyectos de conservación en áreas estratégicas de la región 	<ul style="list-style-type: none"> > 687.968 toneladas de emisiones de CO₂ gestionadas: > 82.000 t por mejoras operacionales (reducción de emisiones) > 572.782 t por apoyo a la conservación de ecosistemas estratégicos, principalmente en la Orinoquía colombiana (compensación). Adicionalmente, a través del programa de compensación de LATAM Airlines Group S.A., sus clientes compensaron un total de 33.184 toneladas de CO₂e 	<p>En conjunto, la reducción de emisiones, las compensaciones realizadas por el grupo y las efectuadas por los clientes en el marco del programa de compensación de LATAM, se gestionaron 687.968 toneladas de CO₂e, equivalente al 13,6% de las emisiones domésticas</p>
ECONOMÍA CIRCULAR	<ul style="list-style-type: none"> > Eliminar los plásticos de un solo uso¹ en toda la operación al 2023 > Ser un grupo cero residuos a relleno sanitario al 2027 	<p>Reducir en un 60% los plásticos de un solo uso¹ a bordo</p>	<ul style="list-style-type: none"> > Eliminación del 77% de los plásticos de un solo uso¹ en el servicio de bordo, donde ese material es más utilizado – cumplimiento de la meta 2022 al 128% > Pruebas piloto para la reducción de plástico en la operación de carga 	<p>77% de reducción de los plásticos de un solo uso¹ a bordo</p>

¹ Son considerados plásticos de un solo uso los cubiertos, vasos, tazas, sorbetes, platos, bandejas, envases de alimentos y bolsas, entre otros. (Consulte la lista en la [página 75](#)).

Valor compartido GRI 3-3 y 203-1

El programa Avión Solidario es emblemático en el compromiso de LATAM de ser un activo para la sociedad en Sudamérica. La iniciativa fue creada en 2011 y, haciendo uso de su estructura, conectividad y capacidad de transporte, atiende de forma gratuita necesidades en tres ámbitos: Salud, Medioambiente y Catástrofes.

A la *expertise* de LATAM en el transporte de carga y pasajeros se suman el conocimiento y la experiencia de toda una red de organizaciones con fines sociales y entidades de gobierno con las cuales el grupo establece alianzas y convenios. Al cierre de 2022, el programa Avión Solidario trabajaba con 51 organizaciones en los países donde LATAM tiene operaciones domésticas.

El enfoque en Valor Compartido, y su programa más emblemático Avión Solidario, permite a la compañía contribuir directamente al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 3 Salud y Bienestar, ODS 5 Igualdad de género y ODS 17 Alianzas para Lograr los Objetivos.

A partir del 2023, el grupo buscará reforzar el concepto de co-creación, de manera que las organizaciones en alianza con Avión Solidario también puedan acercarse con iniciativas que generen valor para sus entornos y comunidades.

Snapshot

Avión Solidario GRI 203-1	2020	2021	2022
Salud			
Pasajes donados	1.374	3.210	3.554
Órganos, tejidos y células madre transportados	1.174	976	964
Insumos médicos (t)	395	59	4.577
Dosis de vacunas – COVID-19 (millones)	NA	208	117
Catástrofes			
Carga transportada como ayuda humanitaria (t)	525	3	149
Medioambiente			
Animales rescatados transportados	143	192	246
Materiales reciclables transportados (t)		195	170

NA: no aplica.

Avión solidario

SALUD



Vacunas contra el COVID

Desde que se disponibilizaron las primeras dosis de vacunas contra el COVID-19, LATAM ha dado soporte gratuito a los gobiernos de Brasil, Chile, Ecuador y Perú en el transporte doméstico. En 2022 fueron trasladadas **117 millones de dosis**, totalizando **376 millones movilizadas desde fines de 2020**. En Brasil, LATAM fue responsable del transporte, vía aérea, de dos de cada tres dosis dentro del país durante 2022.

Órganos y tejidos

Transporte de **952 órganos y tejidos** y **12 células-madre** para apoyar la realización de trasplantes.

Donación de pasajes

3.554

pacientes, personal médico y equipos de salud transportados para la realización de tratamientos o cirugía, profesionales vinculados a la ejecución de proyectos de conservación y trabajo con la comunidad.

MEDIOAMBIENTE



Rescate de animales

246 animales transportados, entre ellos, aves, tortugas, monos, primates propios de la selva amazónica de Brasil, flamencos, boa, nutrias y pingüinos.

El programa apoya a organizaciones de rehabilitación, conservación y protección de las especies.

Retirada de residuos reciclables

170 toneladas de residuos retiradas desde la Isla de Pascua/Rapa Nui (Chile), San Andrés (Colombia) y el archipiélago de las Islas Galápagos (Ecuador).

El programa colabora con la gestión de residuos en ambientes especialmente desafiantes, como los insulares.

CATÁSTROFES



149 toneladas de elementos diversos para ayuda humanitaria frente a situaciones como las inundaciones en la región Norte de Brasil, los incendios forestales en Chile, entre otras.



Cambio climático



La emergencia climática es uno de los principales desafíos mundiales de la actualidad. Enfrentarlo exige el trabajo conjunto de gobiernos, empresas, centros de investigación y desarrollo, organizaciones y personas, además de la puesta en práctica de diferentes estrategias. En el sector aéreo, especialmente, donde las soluciones tecnológicas para la transición hacia un modelo energético de bajo carbono aún no están disponibles en escala masiva o se encuentran en fase piloto, la coordinación de esfuerzos toma aún más importancia.

Las principales iniciativas llevadas a cabo en 2022 se detallan a partir de la próxima página.

ESFUERZO CONJUNTO

CORSIA: en 2009, la industria aérea fue pionera en desarrollar un plan de acción climática a nivel global, con metas de largo plazo alineadas al Acuerdo de París. En 2016, se estableció CORSIA (Esquema de Compensación y Reducción de Carbono en la Aviación

Internacional), mediante el cual el sector regula las emisiones de GEI de la aviación civil internacional.

El esquema se está implementando en tres etapas: piloto (2021-2023), primera fase (2024-2026) y segunda fase (2027-2035). En las dos primeras, hasta el 2026, la participación de los países es voluntaria. Hasta 2022, 110 países formaban parte de la etapa piloto y otros ocho se habían comprometido a participar a partir del 2023. La primera fase ya cuenta con el compromiso de 115 países.

TCFD: en 2022, LATAM inició labores para incorporar las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgaciones Financieras Relacionadas con el Clima (TCFD, por sus siglas en inglés), que fue creado en 2015 por la Junta de Estabilidad Financiera (FSB) para desarrollar divulgaciones consistentes de riesgos financieros relacionados con el clima. La iniciativa busca consolidar las mejores prácticas en la gestión de riesgos climáticos y ayudar a estandarizar las divulgaciones climáticas de todas las empresas. Al asumir este compromiso con el TCFD, a lo largo de 2023 LATAM identificará y evaluará los riesgos y oportunidades relacionadas

EN LATAM, LA GESTIÓN FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO SE ENFOCA EN

<p>Eficiencia operacional: renovación de flota, adopción de nuevas tecnologías y de prácticas que contribuyen al ahorro y uso eficiente de combustible;</p>	<p>Combustibles sostenibles de aviación (SAF, por sus siglas en inglés): este tipo de combustibles es crucial para alcanzar la carbono neutralidad en la operación. Sin embargo, su producción es apenas incipiente en el mundo y nula en la región, por lo cual se requiere desarrollar una agenda con los diferentes actores para avanzar en su producción y uso en la región. LATAM busca que el SAF represente el 5% de todo el consumo de combustible en su flota en 2030;</p>	<p>Compensación de emisiones: desarrollo y participación en programas de compensación basados en proyectos de reforestación y conservación de ecosistemas en zonas estratégicas de la región. Las iniciativas involucran a clientes, ONGs y academia, entre otros.</p>
--	--	---

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



5%

del consumo de combustible de la flota de LATAM será de SAF a 2030

con el clima para, de esta forma, poder comenzar a publicar su información bajo estos estándares a contar del año 2024.

Vuelo Limpio: en Chile, LATAM participa del programa Vuelo Limpio, una iniciativa de la Junta Aeronáutica Civil y la Agencia de Sostenibilidad Energética que impulsa la colaboración público-privada con el objetivo de mejorar la gestión energética y ambiental de la industria aérea. El programa busca identificar y poner en práctica oportunidades para reducir el consumo de combustible y fomentar el uso de tecnologías más limpias como los combustibles de aviación sostenible (SAF).

Programa Nacional de Carbono

Neutralidad Colombia: LATAM participa del programa impulsado por el Ministerio de Ambiente y que tiene el objetivo de dinamizar, fortalecer y visibilizar la gestión de las emisiones de GEI en las organizaciones públicas y privadas. Los participantes están organizados en cuatro grupos de trabajo, de acuerdo con su nivel de avance en la gestión de emisiones de GEI. LATAM fue clasificada en el nivel 4, el más avanzado y donde se registran las organizaciones que cuentan con ejercicios de carbono neutralidad y están interesadas en fortalecer sus capacidades para la identificación y alineación de las metas climáticas de Colombia a 2030 y 2050.

Reducir emisiones

LATAM FUEL EFFICIENCY

NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA

LATAM Fuel Efficiency es el programa corporativo de uso eficiente de combustible y que considera iniciativas enfocadas en la reducción de consumo y eficiencia operacional para optimizar su ahorro.

Entre el 2010 y el 2022, el grupo llegó al 6% de eficiencia en la utilización de combustible de aviación mediante el programa y el ahorro bruto ascendió a 53 millones de galones, un equivalente a 507,1 mil toneladas de CO₂ que dejaron de emitirse gracias al aumento de la eficiencia energética en la operación, tomando como línea base el inicio del programa. En términos económicos, el ahorro fue cercano a los 212 millones de dólares.

Diferentes iniciativas se sumaron para propiciar esos resultados. Algunas ya se han incorporado de manera rutinaria a la operación a partir del aprendizaje año a año y la consistencia del programa. Algunos ejemplos: racionalizar el uso del motor auxiliar, optimización de rutas y planes de vuelo, búsqueda de oportunidades para eliminar el peso innecesario durante el vuelo, además

de la implementación de DPO (Descent Profile Optimization), software que mejora la base de datos de desempeño del computador del avión y del descenso, reduciendo cerca de 40 kilos de combustible en dicha fase.

RENOVACIÓN DE FLOTA

En 2022, el grupo incorporó cinco nuevos Airbus A320neo, que ahora totalizan 16 en la flota. Dichas aeronaves utilizan motores más eficientes y cuentan con mejoras aerodinámicas y las últimas tecnologías que brindan 20% más de eficiencia en el consumo de combustible y las emisiones de carbono asociadas. Los nuevos modelos también permiten reducir el 50% de las emisiones de óxido de nitrógeno y el 50% de la huella acústica. Además el grupo cuenta con 31 aviones en su flota actual de Boeing 787 Dreamliner destacada también por su eficiencia en consumo de combustible y con esto la menor generación de emisiones.

Las acciones de renovación de la flota también involucran la actualización de los aviones con nuevas tecnologías. Desde 2021, LATAM viene incorporando la función de optimización de perfil de descenso (DPO, por sus siglas en inglés) a los aviones A319, A320 y A321. El nuevo software actualiza los modelos



de descenso previstos en la base de datos del sistema de gestión de vuelo (FMS, por sus siglas en inglés) y propone procedimientos optimizados. En 2022, fueron actualizadas 193 aeronaves de un total de 196 que son objeto de la actualización.

SAF – COMBUSTIBLES SOSTENIBLES

NGC 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA y 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

Conscientes de la necesidad de desarrollar una aviación comercial más sostenible y avanzar a la descarbonización de la industria, LATAM reforzó en 2022 su aspiración de incorporar combustible sostenible de aviación en su operación, privilegiando la producción generada en Sudamérica.

Según datos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), el SAF brinda una reducción en las emisiones de hasta un 80% en comparación con los combustibles tradicionales, y se plantea como la herramienta más inmediata para contribuir a una operación aérea sostenible. Sin embargo, sus elevados costos de producción y la inmadurez del mercado plantean grandes desafíos para su uso masificado.

La región tiene un alto potencial productor por sus condiciones

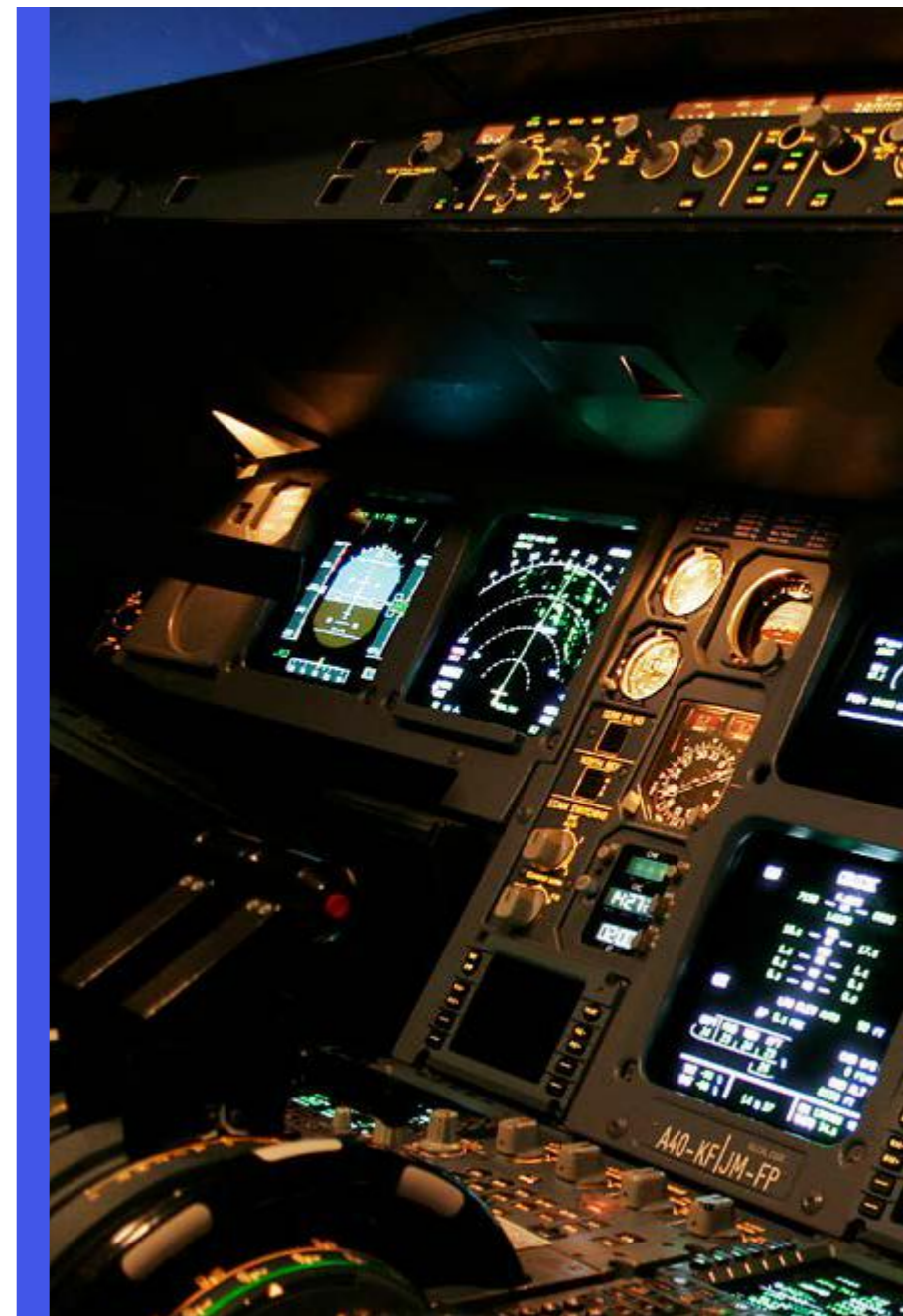
insuperables en materia de disponibilidad de recursos y materias primas sostenibles. Brasil podría producir hasta 9 mil millones de litros de SAF, de diferentes fuentes como residuos de la agricultura y de la industria maderera, y Chile tiene el potencial para producir el hidrógeno verde en condiciones altamente competitivas. También se encuentran materias primas para la producción de SAF en otros países de la región.

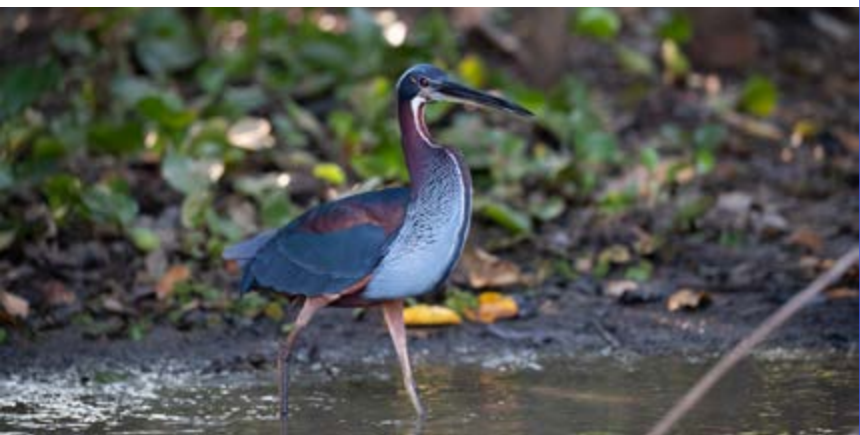
A pesar de esas condiciones privilegiadas para avanzar en la construcción de un mercado sólido de combustibles sostenibles de aviación en la región, aún hay mucho camino por avanzar en materias de regulaciones, promoción de tecnología e innovación, apoyo a la producción y cadena logística, mecanismos de reducción de costos, entre otros. Es por ello que LATAM ha estado trabajando al respecto y durante 2022 inició alianzas con dos socios estratégicos para impulsar proyectos relacionados con el uso de combustibles alternativos sostenibles.

LATAM trabaja para cumplir con el desafío de que un 5% del total del consumo de combustible en su flota provenga de combustibles alternativos sostenibles producidos principalmente en la región para el año 2030. Para

ello, LATAM participa activamente en las diferentes instancias y diálogos en América Latina, con el objetivo de generar condiciones habilitantes en la región para el desarrollo de SAF, tanto a nivel público como privado. Entre estas instancias destaca la participación en el Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV) en Brasil, y la mesa de trabajo público-privada de Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF) en Chile, enmarcada dentro del programa Vuelo Limpio, que busca a través de la colaboración de la industria y la innovación, lograr mejoras operacionales que reduzcan las emisiones.

Según IATA, el SAF puede reducir las emisiones hasta un 80% en comparación con los combustibles tradicionales





Conservar ecosistemas

Uno de los diferenciales de la estrategia en gestión de cambio climático de LATAM es la búsqueda de la conservación de ecosistemas estratégicos a nivel mundial, ubicados en la región. El grupo apoya a proyectos de ese tipo y, soportado en el potencial de captura de carbono de las iniciativas, avanza en la compensación de emisiones como medida complementaria.

En términos de criterios de elegibilidad, LATAM está enfocada principalmente en soluciones basadas en la naturaleza, de trabajo colaborativo que aporten co-beneficios ambientales, sociales y económicos, se vinculen con comunidades capaces de proteger los ecosistemas y puedan ser escalables.

INICIATIVA CO2BIO

En 2022 el grupo LATAM expandió los alcances de su alianza con CO2Bio, una iniciativa de la Fundación Cataruben y la comunidad en la Orinoquía colombiana. La alianza apunta a la conservación y restauración de sabanas inundables y bosques, cuya importancia radica en su altísima capacidad de captura de dióxido de carbono, la conservación de la biodiversidad y los impactos positivos en la comunidad.

Ubicado en la Orinoquía Colombiana, el proyecto CO2Bio espera conservar áreas de gran importancia ambiental que suman 575.000 hectáreas al 2030, el equivalente a más de tres veces la extensión de ciudades como Bogotá o Sao Paulo. La iniciativa beneficiará a 700 familias de la zona y contribuirá en la protección de unas 2.000 especies, algunas de ellas consideradas en peligro de extinción, amenaza o estado de vulnerabilidad. A su vez, tiene el potencial de capturar 11,3 millones de toneladas de CO₂ al 2030. Contó con el apoyo del Programa Riqueza Natural de la Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID).

COMPENSACIÓN DE EMISIONES (ESQUEMA 1 + 1)

Tanto en las operaciones de pasajeros como en las de carga, LATAM ofrece, inicialmente a los clientes corporativos, la oportunidad de participar de la compensación de emisiones. Por medio de un esquema 1+1, por cada tonelada que compensa el cliente en proyectos ambientales previamente verificados y validados, LATAM iguala la cantidad de toneladas compensadas por el cliente.

Como parte del programa, LATAM también impulsa la iniciativa Viernes Vuela Neutral, mediante la cual apoya a proyectos de conservación y

restauración de ecosistemas en Brasil, Perú y Colombia para compensar las emisiones de vuelos operados los viernes en rutas regionales emblemáticas. En la operación de pasajeros, la iniciativa cubre las rutas Galápagos – Guayaquil, Guayaquil – Isla Baltra, Santiago de Chile-Castro, Arequipa – Cusco, Rio de Janeiro – São Paulo, Brasíla – Belém. En carga, se compensan los embarques que se transportan en los aviones de pasajeros de las rutas de Iquitos – Lima, Guayaquil – Isla Baltra, Brasíla – Belém y Bogotá – Miami.

Los proyectos apoyados por LATAM aportan co-beneficios ambientales, sociales y económicos

Huella de carbono

LATAM monitorea sus impactos en el cambio climático y los resultados de las iniciativas de reducción por medio del inventario de gases de efecto invernadero, realizado anualmente con base en la norma ISO 14.064 y el Protocolo GHG.

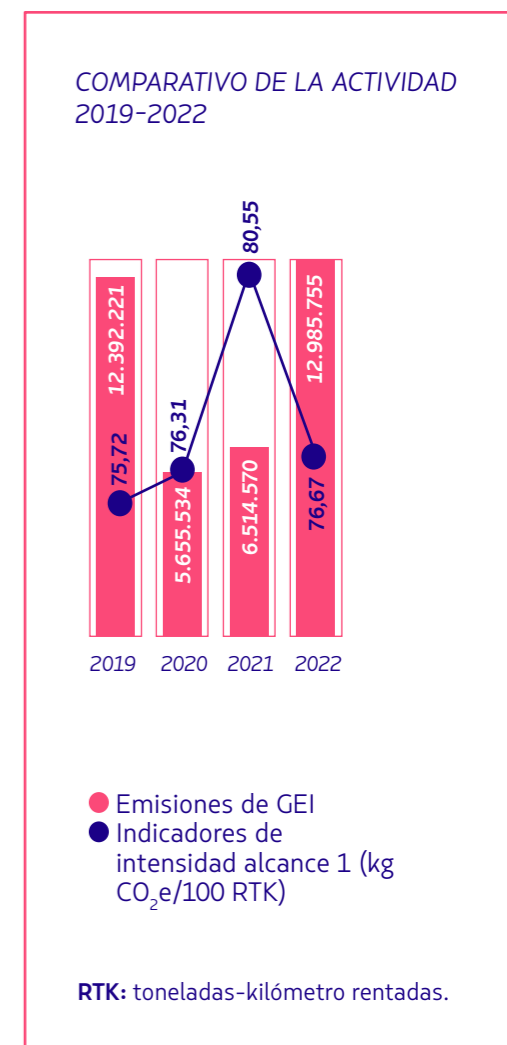
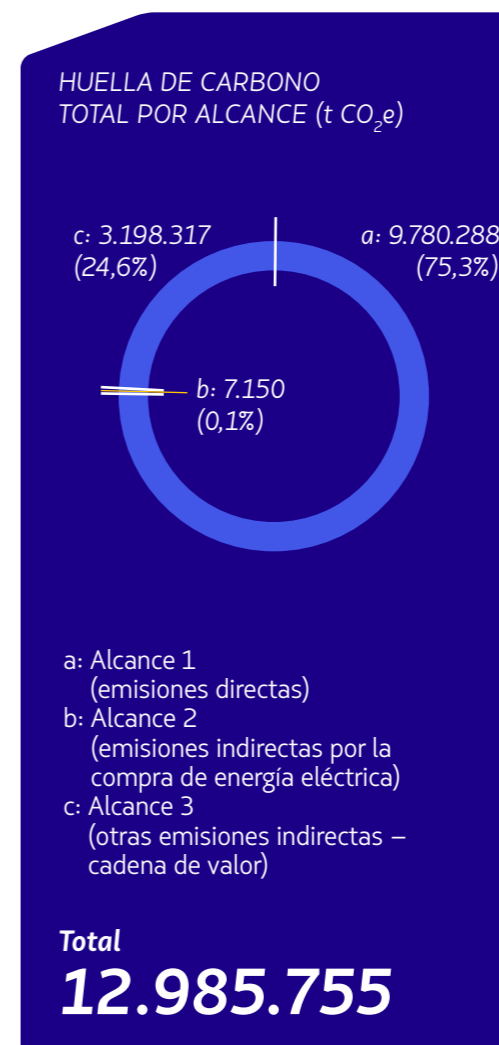
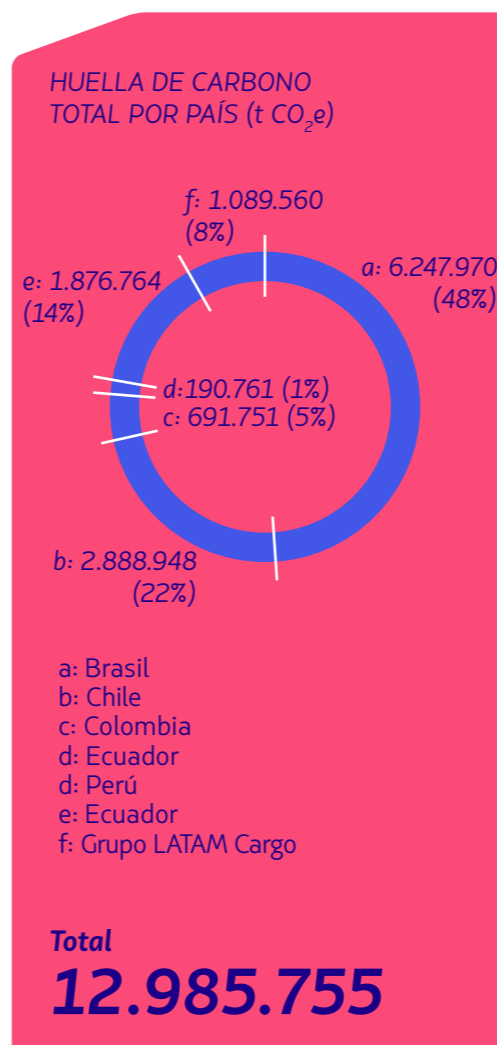
En 2022, las emisiones totalizaron 12.985.755 toneladas de CO₂e, un aumento significativo con respecto al 2021, año aún afectado por la pandemia. Este crecimiento se debe a dos razones, principalmente. De un lado, a la recuperación de las operaciones en todos los países, que alcanzó niveles de alrededor del 85% en comparación con el periodo prepandemia. Por otro lado, en su proceso de mejora continua y de fortalecimiento de su inventario de carbono, LATAM incorporó siete nuevas categorías del alcance 3, en todos los países, que mide otras emisiones indirectas, provenientes de la cadena de valor.

De cara a su compromiso de tener un crecimiento carbono neutral en el alcance 1 en comparación al 2019, en el año 2022 LATAM compensó 572.784 mil toneladas de CO₂e, a través de

créditos de carbono que provienen de dos proyectos de conservación. Mediante el proyecto ubicado en la Orinoquía colombiana, CO2Bio¹, del registro BioCarbon Registry, utilizando la metodología BCR0002 (Cuantificación de la Reducción de Emisiones de GEI Proyectos REDD+) se compensaron 568.981 toneladas de CO₂e y a través del proyecto Jari-Amapá², del registro Verra, utilizando metodología VM0015 (Methodology for Avoided Unplanned Deforestation) se compensaron 3.803 toneladas de CO₂e. Todas estas compensaciones van dirigidas al alcance 1 (emisiones directas) del grupo.

Notas:

- 1 ID del proyecto: PCR-CO-635-141-001.
- 2 ID del proyecto: VCS 1115.



Para el año 2022 el cálculo de la huella incluye la inclusión de más categorías del alcance 3 en comparación con los años anteriores, entre ellas las emisiones indirectas relacionadas con el combustible y la energía (carga y pasajeros) y la compra de bienes y servicios. Anteriormente se consideraba principalmente el transporte terrestre relacionado con operaciones. Esta inclusión representa un aumento del 23% en la huella del 2022 en comparación con el 2019.

DESAFÍOS PARA 2023



Continuar fortaleciendo los programas de eficiencia para mantener y mejorar la eficiencia lograda hasta la fecha



Avanzar en la articulación de proyectos de conservación y restauración en áreas estratégicas de la región



Fortalecer la agenda para el desarrollo y uso de combustibles sostenibles de aviación en Sudamérica

Snapshot

CAMBIO CLIMÁTICO NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD POR INDUSTRIA GRI 305-4	2019 ¹	2020 ¹	2021 ¹	2022
Cambio climático				
Emisiones totales (t CO ₂ e)	12.392.221	5.655.551	6.514.570	12.985.755
Emisiones netas (tCO ₂ e) ²	12.253.203	5.521.062	6.138.957	12.411.550
Emisiones alcance 1 ³	12.149.725	5.614.368	6.497.576	9.780.288
Intensidad alcance 1 (kg CO ₂ e/100 RTK)	75,72	76,31	80,55	76,67
Intensidad huella total (kg CO ₂ e/100 RTK)	77,20	76,87	80,76	101,80
Intensidad de emisiones netas en la operación total (kg CO ₂ e/100 RTK)	76,33	75,04	76,10	97,02
Uso racional de combustibles (reducción en relación con el promedio de IATA)	ND	12,6%	2,3%	3,2%
Eficiencia en combustible LATAM (litros/100 RPK)	ND	30,1	31,7	30,0
Operación de pasajeros	ND	3,2	3,4	3,7
Operación de carga	ND	20,7	20,1	22,1
Consumo de combustible (GJ) SASB TR-AL-110a.3	166.786.630	76.826.100	88.734.840	133.991.160
% de combustibles alternativos	0%	0%	0%	0%
% de combustible sostenible	0%	0%	0%	0%

ND: información no disponible.

RTK: toneladas-kilómetro rentadas.

RPK: pasajeros-kilómetro rentados.

¹ No incluyen la medición del alcance 3 de las emisiones, que equivalen a 24,6% de la huella de carbono total del 2022.

² Emisiones netas son las emisiones totales menos las compensaciones realizadas.

³ Emisiones alcance 1: se refiere a las emisiones directas, consumo de combustibles en las operaciones aéreas, fuentes fijas y vehículos de la flota LATAM, además de emisiones fugitivas de gases refrigerantes.

MÁS INFORMACIÓN

• Gases de efecto invernadero: inventario, factores de emisión y alcance de la información (página 185 y 186)

• Emisiones atmosféricas significativas (página 186)

Economía circular

GRI 306-1 y 306-2

LATAM avanzó en su desafío de eliminar el plástico de un solo uso para el año 2023 y ser un grupo cero residuos a relleno sanitario al 2027. El grupo cerró el año 2022 con un 77% de la meta relacionada a los plásticos de un solo uso a bordo (ver cuadro en la próxima página), superando lo planificado para el año, que era de 60%.

Estos niveles fueron posibles gracias al involucramiento de las áreas de experiencia y operaciones en el liderazgo del proyecto y al diagnóstico realizado en 2021 en las principales áreas que generan residuos en la operación, como Aeropuerto, Mantenimiento, Servicio a bordo y Carga. El levantamiento también permitió establecer los tipos de residuos más prevalentes y, por lo tanto, aquellos donde los cambios de procesos y materialidades tendrían más impacto.

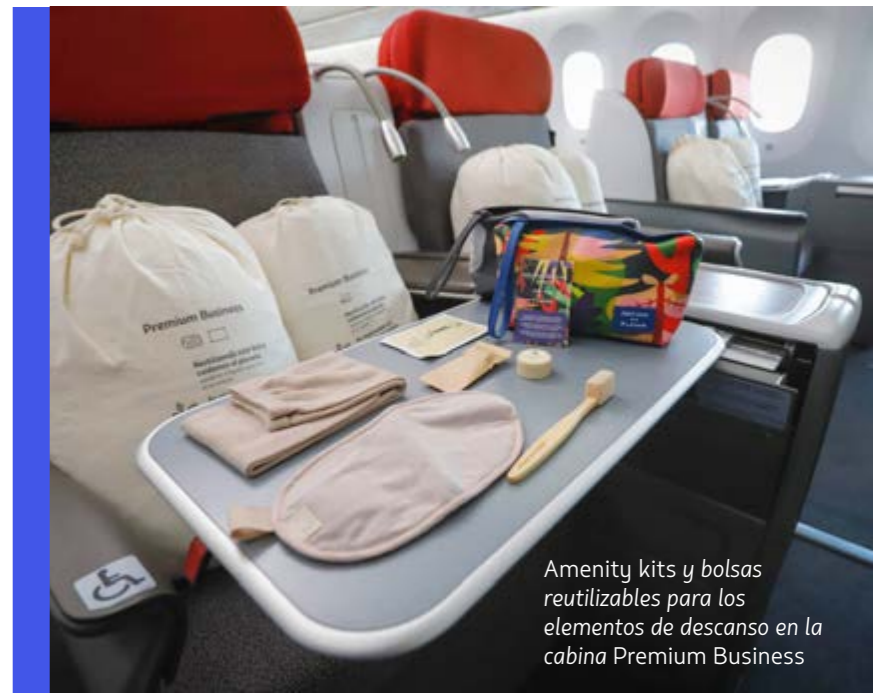
Entre las acciones destaca el cambio de mezcladores y cubiertos de plástico a bambú, vasos de papel en reemplazo de vasos de plástico, el uso de bolsas y cacerolas reutilizables, reemplazo de tapas plásticas por tapas de caña de azúcar, y la eliminación progresiva de bolsa plástica para cubrir los elementos de descanso con el uso de cintas de papel en la cabina *Economy* y bolsas reutilizables en la cabina *Premium Business*, entre otros. Sumado a ello, fueron implementados nuevos *amenity kits*, de menor impacto ambiental, en las cabinas *Premium Business* de las rutas internacionales del grupo. Los kits se componen de cepillos de dientes hechos de bambú con tapas de caña de azúcar, antifaz y calcetines reutilizables, y productos veganos y *cruelty free* (que no involucran experimentos en animales). Los productos son diseñados por artistas sudamericanos escogidos

por su trayectoria emergente y/o por ser transformadores de sus comunidades.

En el negocio de carga se desarrollaron pruebas pilotos con el fin de implementar alternativas para el uso de *film* plástico, que es alto en la operación. En 2022, se probaron alrededor de 20 iniciativas para sustituir este material por productos reutilizables o con menor impacto ambiental. El trabajo incluyó siete iniciativas impulsadas por los propios colaboradores de las filiales, en base al conocimiento y *expertise* que manejan del área y de la operación. Dos de ellas ya fueron aprobadas y otras cinco están en la etapa piloto.

Una de las propuestas del equipo, ya aprobada, fue el uso de mantas cubre-*pallets*, que son reutilizables y fabricadas con poliéster, y que permiten mantener la carga protegida durante su traslado. Esta iniciativa se está desarrollando inicialmente en Chile y Brasil, precisamente donde más residuos se generan en la operación, y se espera extrapolar el proyecto hacia otros mercados.

Otra iniciativa está relacionada con el proceso de paletizado de bulto, que consiste en fijar y estabilizar cajas de distintos tamaños para el transporte. El uso de cintas angostas de plástico reciclables en lugar de varios metros de



Amenity kits y bolsas reutilizables para los elementos de descanso en la cabina Premium Business



Cambio de materialidades en la cabina Economy

film plástico que se desechan al momento de la entrega permitió reducir en un 80% el plástico utilizado en ese proceso específico en la carga de importación en Santiago, Chile.

Si bien la reducción del residuo plástico es el principal foco de las filiales cargueras en materias de economía circular, existen otras iniciativas como aquellas relacionadas con los *pallets* de madera para transporte, los cuales son reparados para su reutilización en las mismas operaciones o, en algunos casos, convertidos en muebles de esparcimiento, mesas y otros.

Finalmente, el pilar de Economía Circular permite contribuir al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 8 Trabajo Decente y Crecimiento Económico, ODS 9 Industria, Innovación e Infraestructura, ODS 12 Producción y Consumo Responsables y ODS 17 Alianzas para lograr objetivos.

PLÁSTICO DE UN SOLO USO

Tras hacer una revisión exhaustiva de las normativas aplicables de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Perú y la Unión Europea sobre los plásticos de un solo uso y tomar el listado más exigente y aplicable a la industria aérea, LATAM definió los productos incluidos en su plan de eliminación. Los principales ejemplos son:



Cubiertos
(tenedor, cuchara, cuchillo y palillos)

Envases, recipientes o envoltorios de alimentos, tales como cajas, con o sin tapa (destinados al consumo inmediato, in situ o para llevar)

Globos y soportes plásticos de los mismos, empleados en eventos internos y externos

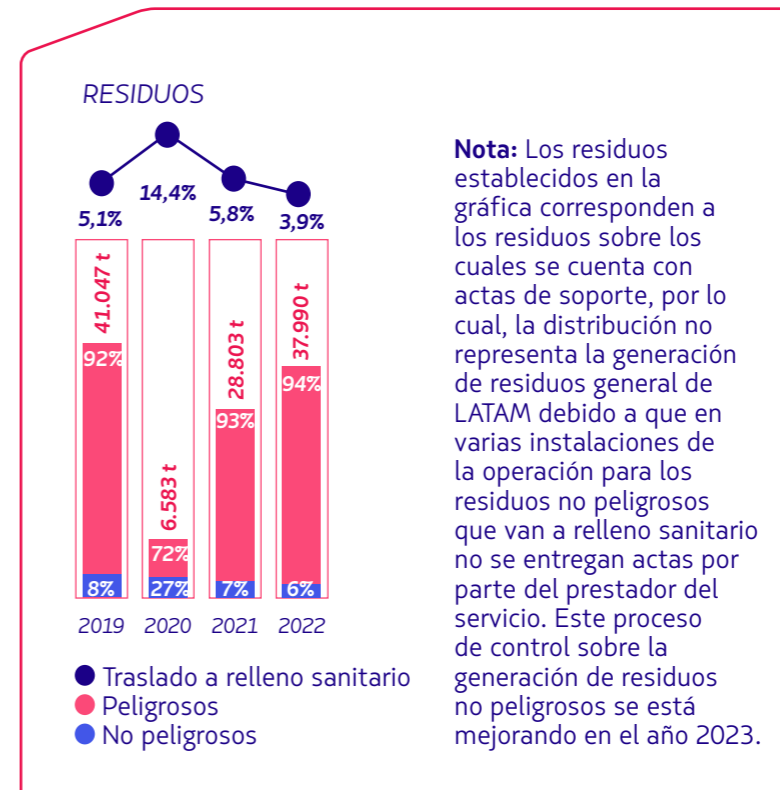


Vasos, copas, tazas y tazones (incluidos sus tapas y tapones)

Bolsas utilizadas para embalar, cargar o transportar paquetes y mercancías (se incluyen bolsas para publicidad y lavado)

Platos, fuentes, bandejas y individuales

Sorbetes y mezcladores



DESTINO DE RESIDUOS (t) 2022 GRI 306-3, 306-4 y 306-5	Peligrosos	No peligrosos
Residuos no destinados a eliminación	248,9	1.046,8
Preparación para reutilización	0	0
Reciclado	131,9	915
Otras operaciones de valorización	117	131,8
Residuos destinados a eliminación	35.575,7	1.118,6
Incineración (con recuperación energética)	0	0
Incineración (sin recuperación energética)	36,5	0
Traslado a relleno sanitario	349,6	1.117,6
Otras operaciones de eliminación	35.189,66	1

¿QUÉ ES LA ECONOMÍA CIRCULAR?

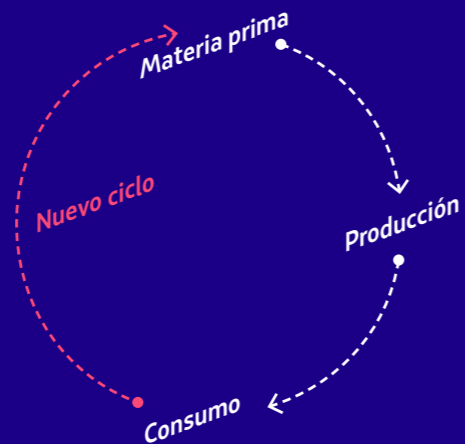
ECONOMÍA LINEAL



Se extraen materias primas, se produce, consume y luego se desecha.

Los residuos son eliminados en rellenos sanitarios, procesos de incineración u otras operaciones.

ECONOMÍA CIRCULAR



El valor de los productos, sus partes y materiales, se mantiene durante el máximo periodo de tiempo posible.

Los materiales que serían residuos de un proceso vuelven al ciclo productivo como materia prima.

¿CÓMO LATAM PONE EN PRÁCTICA EL CONCEPTO?

Algunos ejemplos:



Reducción del uso de materiales

- > Reutilización de cajas en procesos de carga y almacén
- > Material aeronáutico, como asientos, galleys y tapetes
 - Reutilización en la misma operación y por otras compañías
 - Campañas de venta interna de las piezas que se pueden reutilizar en el hogar
 - Envío a proveedores de reciclaje
- > Reutilización, reparación y remanufactura de pallets (para uso como pallets o en la producción de muebles y señaléticas)



Cambio a materiales reciclables o de menor impacto

- > Amenity kits
- > Mantas cubre pallets reutilizables (transporte de cargas)
- > Sustitución del film plástico por cintas reciclables para asegurar la carga



Reciclaje de uniformes

Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú

- > Más de **38 toneladas de tela** (uniformes en desuso) donadas a organizaciones y artesanas que generan oportunidades de trabajo y con los cuales se crean nuevos productos
- > Más de **3 mil artesanas** beneficiadas
- > Capacitación en habilidades de liderazgo, trabajo en equipo y temas empresariales, como finanzas, marketing y gestión

Rediseño de procesos y servicios

Visión integral de la gestión de residuos

Compostaje

Base de Mantenimiento en Chile: **36 toneladas de residuos** de alimentos y **92 toneladas de madera compostados**



Recicla tu Viaje

- > Separación y reciclaje de residuos del servicio a bordo
- > Participación de clientes y proveedores en vuelos domésticos

Donación

Donación de vajilla y material de abrigo a fundaciones sin fines de lucro

Gestión ambiental y ecoeficiencia

En su gestión ambiental, LATAM aplica en toda la operación un sistema de clase mundial, transparente, auditable y certificado bajo el estándar IEnvA (IATA Environmental Assessment), que es el programa voluntario de evaluación medioambiental de IATA, diseñado en dos etapas:

- La Etapa 1 considera el sistema de gestión ambiental, el compromiso de la alta dirección y el mapeo de los requisitos legales ambientales pertinentes y de los aspectos e impactos ambientales de las actividades.
- La Etapa 2 incluye la definición de metas, la implementación de programas y controles operacionales, auditorías y la capacitación de los equipos.

LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú contaban con la certificación IEnvA – Etapa 1. En 2022, el grupo enfocó sus esfuerzos en obtener la certificación en la Etapa 2. La auditoría interna realizada por la IATA fue aprobada exitosamente mientras que los resultados de la auditoría externa detectaron algunas observaciones, para las cuales se implementó un Plan de Acción Correctiva para la obtención final de la certificación en Etapa 2.

Cabe destacar que el proceso de implementación y certificación concluido corresponde a la Etapa 2 e incluye Core y Core+ (MRO), es decir, considera actividades

administrativas y de vuelo, así como también actividades de revisión, mantenimiento y reparación de aeronaves. Con esta certificación, LATAM Airlines Group S.A. pasa a integrar el selecto grupo de trece aerolíneas en todo el mundo que cuentan con esta certificación en etapa 2 bajo este alcance.

De cara al 2023, uno de los grandes desafíos en materia de gestión ambiental se centrará en el fortalecimiento de los programas de gestión ambiental y la articulación de los proveedores críticos que prestan servicios al grupo con el fin de apoyarlos en sus esfuerzos por mejorar su desempeño en gestión ambiental. En este contexto, el programa iniciará con proveedores críticos de asistencia en tierra, para continuar durante el año con el mismo proceso con proveedores en general.

CONFORMIDAD AMBIENTAL

NGC 461: 8.1.3 CUMPLIMIENTO LEGAL y NORMATIVO | MEDIOAMBIENTAL

El Sistema de Gestión Ambiental de LATAM se realiza bajo el Programa de Evaluación Ambiental de la IATA. Para cada país, se establece una matriz de cumplimiento ambiental, que evidencia los requisitos y normas aplicables,

su cumplimiento y las evidencias relacionadas. La información sirve de base para la definición de planes de acción y los tiempos de ejecución, de acuerdo al alcance de la iniciativa y los plazos legales.

Identificación de requisitos legales:

en el marco de la implementación de su sistema de gestión ambiental bajo el estándar IEnvA – etapa 2, LATAM actualizó el diagnóstico interno sobre las normas ambientales aplicables a su operación, identificando cerca de 10 mil aplicables en los diferentes ámbitos, como agua, energía, residuos, gestión de emisiones y contingencias ambientales.

Planes de cumplimiento: la Dirección de Seguridad y HSE (Salud, Seguridad y Medio Ambiente) es responsable de liderar los planes de acción de cumplimiento legal ambiental en el grupo. El trabajo cuenta con el acompañamiento de la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad y con la participación directa de los líderes de las áreas operacionales.

Actualización de cumplimiento legal ambiental:

anualmente, las áreas responsables de supervisar el cumplimiento legal ambiental deben realizar una auditoría de cumplimiento legal ambiental y, en caso de incumplimiento, es evaluada de acuerdo a la matriz de riesgo de la compañía.

MÁS INFORMACIÓN

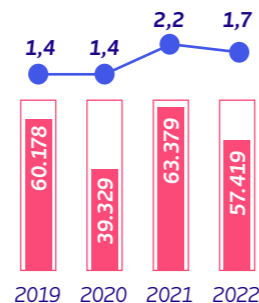
<https://www.latamairlines.com/co/es/sostenibilidad>

RECURSOS NATURALES

LATAM busca reducir los impactos ambientales de su operación a través de medidas de ecoeficiencia en el consumo de energía y agua.

La energía consumida por LATAM Airlines Group S.A. es adquirida a través de la matriz energética de cada país, por lo que la composición en cuanto a renovables y no renovables está construida con la última información disponible acerca de la composición de la matriz de cada uno de los países, distribuyendo el consumo según el peso correspondiente.

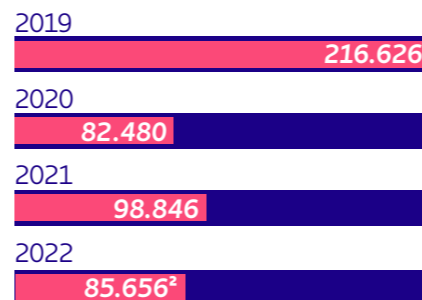
CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA (MWh) E INTENSIDAD ENERGÉTICA (MWh/FTE) GRI 302-3



● Intensidad energética

Nota:
FTE: full time employee (empleado de tiempo completo).

RETIRADA DE AGUA (m³)¹
GRI 303-3



Notas:

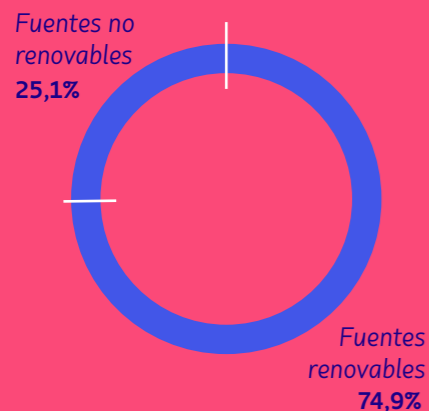
- 1 El abastecimiento se obtiene de las redes municipales en los diversos países de operación, sin captación directa de agua por LATAM.
- 2 El 100% corresponde a agua dulce.

CONSUMO INTERNO DE ENERGÍA (TJ) GRI 302-1	2019	2020	2021	2022
Energía no renovable				
Combustible de aviación	166.786,63	76.826,10	88.734,84	133.991,16
Gasolina	9,64	3,97	24,32	162,53
Diesel	118,63	97,74	118,5	67,49
Gas licuado de petróleo	8,35	6,28	5,41	8,75
Gas natural	0,42	0,29	0,11	0,02
Electricidad ¹	55,19	35,96	50,47	21,772
Total energía no renovable	166.978,86	76.970,35	88.933,7	134.251,72
Energía renovable				
Etanol	20,65	0,20	0,56	0,00
Electricidad ¹	161,44	105,62	177,87	184,99
Total energía renovable	182,09	105,83	178,43	184,99
TOTAL	167.316,18	77.076,18	89.112,08	134.436,71

1 La electricidad consumida proviene de diversas fuentes. El porcentaje de participación de cada una de las fuentes varía año a año según la red eléctrica de cada país.



CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA¹ – 2022



Total
57.419 MWh

¹ Basado en información de la composición de la matriz energética de cada país, con fuente de H2LAC, programa creado en 2020 por la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) junto al Banco Mundial, la CEPAL y el Programa Euroclima+ de la Unión Europea.

Snapshot

COEFICIENCIA	2020	2021	2022
Energía GRI 302-1 y 302-3			
Consumo de energía – operaciones terrestres y aéreas (TJ)	77.076	89.112	134.436,71
Intensidad energética (MWh/100 RTK) ¹	0,6	0,8	0,5
Consumo de agua (m³)	82.480	98.846	85.656
Eliminación de residuos (t)	6.583	28.803	37.990
Gestión ambiental			
Unidades con Sistema de Gestión Ambiental (SGA)/total de unidades	91%	95%	99%
Unidades con SGA certificado/total de unidades	3%	90%	99%

CONFORMIDAD ²	2020	2021	2022
NCG 461: 8.1.3 CUMPLIMIENTO LEGAL MEDIOAMBIENTAL GRI 2-27			
Sanciones ejecutoriadas ³	ND	ND	1
Multas (CLP mil)	ND	ND	1.528.072,70 ⁴
Programas de cumplimiento aprobados	ND	ND	8 ⁵
Programas de cumplimiento ejecutados satisfactoriamente	ND	ND	7 ⁶
Planes de recuperación por daño ambiental presentados	ND	ND	NA
Planes de recuperación por daño ambiental ejecutados satisfactoriamente	ND	ND	NA

ND: información no disponible.

NA: no aplica

1 Considera el consumo interno y el externo.

2 La información empezó a ser recopilada en este formato en 2022 y por ello la información anterior no está disponible.

3 Considera el Registro Público de Sanciones de la Superintendencia de Medio Ambiente en Chile y órganos equivalentes en otras jurisdicciones. La información de 2022 corresponde a un caso en Brasil que se dio por no realizar el pago oportuno del TCFA (Control Fiscal de Inspección Ambiental).

4 Valor convertido a pesos chilenos con tasa de cambio del 16 de febrero de 2023, la multa en reales alcanza un valor de R\$ 10.072,36.

5 Siete en Brasil y uno en Chile.

6 Seis en Brasil, aún en ejecución, y uno finalizado en Chile.

Empleados



EN ESTE CAPÍTULO

Mejor, más simple y transparente

81

Quién hace a grupo LATAM

87

Mejor, más simple y transparente

GRI 3-3

La gestión de personas es uno de los procesos críticos para LATAM al poner en práctica su misión de conectar personas y destinos. En esa labor, el grupo considera prácticas estructuradas de capacitación y promoción profesional que responden a las transformaciones y tendencias del mercado laboral. Así también, el diálogo y la cercanía entre el personal y la dirección son factores importantes para reforzar el compromiso conjunto con la ejecución de la estrategia de negocios y hacer una LATAM cada vez mejor, más simple y transparente.

La agenda de diálogos incluye encuentros conducidos por el área de Recursos Humanos y líderes de distintas áreas del grupo sobre temas como liderazgo,

sostenibilidad, diversidad e inclusión, entre otros. El objetivo es reforzar la alineación estratégica y la empatía con los empleados del grupo LATAM y recoger *insights* que permitan mejorar la gestión de personas. Otras instancias que refuerzan el diálogo permanente son:

- **LATAM News:** reunión o junta semanal entre líderes y sus equipos
- **Ampliados:** reuniones periódicas conducidas por los vicepresidentes
- **Acompañamiento 1 a 1:** conversaciones específicas entre el empleado y su líder, para apoyar el proceso de formación y desarrollo profesional individual

Los líderes reciben preparación para gestionar sus equipos y actuar alineadamente según el modelo de liderazgo definido por el grupo LATAM. Ellos son evaluados en su rol frente a los equipos por medio del índice de liderazgo y la herramienta denominada Barómetro. Las herramientas incluyen - entre otras - variables que permiten medir los avances del grupo hacia sus objetivos de simplicidad y transparencia, además del cumplimiento de las prácticas de liderazgo, como

77 puntos en el Índice de Salud Organizacional en 2022, mismo índice de 2021 y el mejor de la historia del grupo LATAM

feedback oportuno, reuniones de equipo, reuniones 1 a 1 y reconocimiento. Asimismo, existe una medición de parte del mismo equipo hacia sus jefes, lo que permite extraer una visión en 360° de cómo es el desempeño del líder, quien tiene el rol fundamental de impulsar el desarrollo general.

SALUD ORGANIZACIONAL

En 2022, el grupo alcanzó 77 puntos en el Índice de Salud Organizacional (OHI, por sus siglas en inglés), que mide la percepción de los empleados en distintas dimensiones, como alineamiento, capacidad de ejecución y la capacidad de renovación y ajuste a las necesidades del mercado. El índice repite el alcanzado en 2021, que fue el mejor de la historia del grupo LATAM. El resultado muestra una salud organizacional robusta y ubica a LATAM en el primer cuartil de la encuesta, que clasifica al 25% de las mejores empresas.

El grupo destacó principalmente en temas como dirección estratégica, liderazgo y orientación externa.

Participaron voluntariamente de la encuesta 21.570 personas, lo que corresponde a un 76% de la dotación total en el momento de la consulta.

1,3 millones

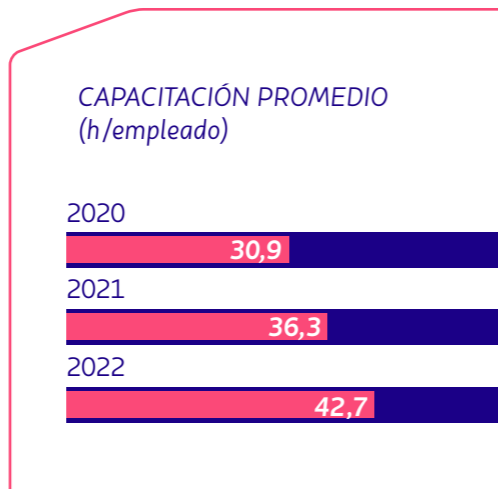


CAPACITACIÓN

En 2022, el grupo LATAM invirtió US\$13,2 millones en actividades de capacitación profesional de sus equipos, lo que corresponde a un 0,14% del total de ingresos operacionales.

Fueron capacitadas 30,6 mil personas (93% de la dotación total) en materias como seguridad operacional y laboral, diversidad e inclusión, liderazgo, mantenimiento aeronáutico, emergencias, primeros auxilios, prevención de riesgos y mercancías peligrosas, entre otros. En total, fueron 1,3 millones de entrenamientos, con un promedio de 42,7 horas por empleado.

Las iniciativas abren espacio para el crecimiento profesional de los equipos.



CAPACITACIÓN PROMEDIO (h/empleado) NCG 461: 5.8 CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS GRI 404-1	Hombres	Mujeres
Alta gerencias	12,6	6,6
Gerencias	12,9	11,0
Jefaturas	29,0	21,0
Operarios	45,0	51,4
Fuerzas de venta	11,9	11,9
Administrativos	16,4	11,7
Otros profesionales	38,0	71,4
Otros técnicos	14,2	12,1
Subtotal por género	38,2	49,9
Total	42,7	

Obs: el cálculo considera la dotación promedio.

de entrenamientos,
42,7 horas por
empleado

PLAN DE SUCESIÓN

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

Las empresas del grupo LATAM cuentan con un Plan de Sucesión que identifica a potenciales reemplazantes a los cargos de CEO y los principales ejecutivos entre profesionales internos y externos. Este plan se revisa y actualiza anualmente y frente a cualquier salida de ejecutivos críticos es lo primero que se revisa para la decisión de reemplazo. Por otro lado, con algunos posibles sucesores se trabajan planes de desarrollo para prepararlos de mejor manera para asumir el cargo superior.

CONTRATACIONES Y ROTACIÓN

A lo largo del año, fueron contratadas 6.930 personas, resultando en una tasa de contrataciones de 21,3%. La tasa de rotación fue de 11,4%, muy inferior a la de 2021 (22,5%) y similar a la de los niveles prepandemia (13,7% en 2019).

CATEGORÍAS FUNCIONALES

Alta gerencias

CEOs, vicepresidentes, directores.

Gerencias

Gerentes senior, gerentes, subgerentes.

Jefaturas

Jefes de área, jefes de departamento.

Operarios

Operaciones de Carga, Mantenimiento, Aeropuerto y Centro de Control de Operaciones.

Fuerzas de venta

Operaciones de Venta, Customer Care.

Administrativos

Actividades de soporte y con rol general.

Otros profesionales

Mando medio en actividades de soporte.

Otros técnicos

Tripulantes de mando y tripulantes de cabina.

NUEVAS CONTRATACIONES Y ROTACIÓN DE PERSONAL GRI 401-1	Nuevas contrataciones		Tasa de rotación ²
	Total	Tasa ¹	
LATAM Airlines Brasil	3.847	21,7%	10,2%
LATAM Airlines Chile	1.469	19,0%	11,8%
LATAM Airlines Colombia	499	29,2%	17,4%
LATAM Airlines Ecuador	109	26,7%	5,6%
Oficina Regional Estados Unidos	393	36,3%	32,0%
LATAM Airlines Perú	464	15,3%	7,0%
Otros ³	149	19,6%	15,6%
Total	6.930	21,3%	11,4%

- 1 Total de contrataciones/Dotación total al 31 de diciembre.
- 2 Total de empleados que dejaron el grupo voluntariamente o por despido, jubilación o fallecimiento en servicio/Dotación total al 31 de diciembre.
- 3 Operaciones de LATAM en otros países del continente americano, Europa y Oceanía.

 **6.930** *personas*
contratadas a lo largo del año

BENEFICIOS

NGC 461: 5.7 PERMISO POSTNATAL y 5.8 CAPACITACIÓN y BENEFICIOS

Las empresas del grupo LATAM entregan a sus empleados una serie de beneficios que no forman parte de la remuneración. Entre ellos, destacan: seguros de salud y de vida (con condiciones y aplicabilidad que varían en cada país) y el seguro de Asistencia Médica en viajes internacionales por trabajo, sujeto a las políticas de la filial y las leyes locales aplicables.

Hay, además, políticas de pasajes con descuento para que los empleados y beneficiarios inscritos puedan volar en LATAM u otras aerolíneas.

Adicionalmente, algunas empresas del grupo otorgan otros beneficios que varían acorde a la normativa legal, las prácticas de mercado y/o convenios colectivos.

Los permisos postnatales otorgados por las compañías del grupo obedecen a la normativa legal en cada país.

Diversidad, equidad e inclusión

NGC 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA y 5.4.1 POLÍTICA DE EQUIDAD | GRI 3-3

El grupo LATAM aborda la diversidad e inclusión de manera amplia e integrada, consciente de los desafíos relacionados con los diferentes grupos sociales que la componen.

En los procesos de reclutamiento y selección, el grupo cuenta con el apoyo de una red de fundaciones, organizaciones y consultores especializados en atraer y contratar a talentos plurales. El proceso está sustentado en la Política Global de Diversidad e Inclusión.

Trabajando de la mano de una consultora externa, el grupo recoge la opinión de los empleados de todos los países donde opera, identificando las diferentes experiencias y visiones sobre el tema. A eso, se suman instancias de diálogo abierto con líderes del área de Personas y mediciones periódicas internas sobre la percepción de los profesionales acerca de aspectos claves de la cultura organizacional, de la propuesta de valor interna y de la experiencia del empleado.

El grupo desarrolla acciones específicas para cinco grupos: mujeres, personas de

color, personas LGBTQIA+, personas con discapacidad y multigeneraciones. El objetivo es fomentar la pluralidad en los perfiles profesionales para reflejar las sociedades en las que opera. Entre las acciones transversales desarrolladas, destacan:



Informar y educar a los empleados para fortalecer la cultura de inclusión



Desarrollar el liderazgo inclusivo



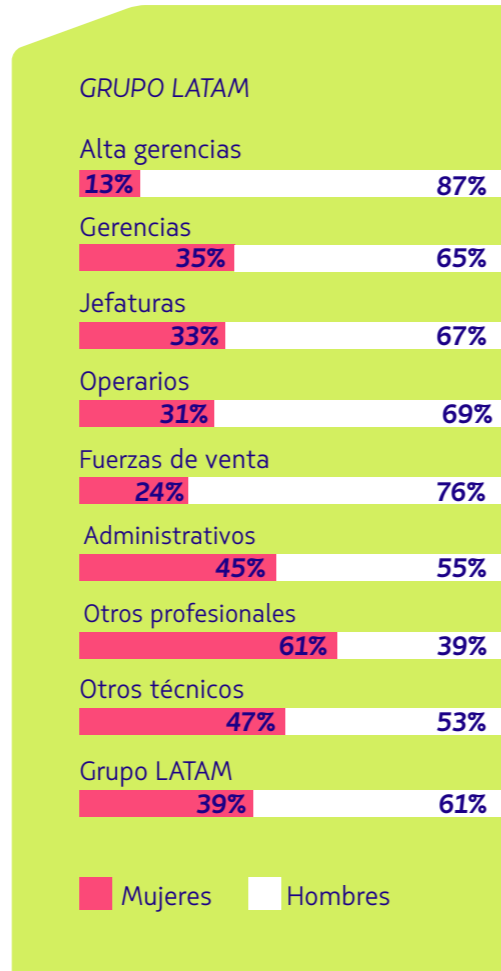
Levantar información que apoye la toma de decisión y gestión oportuna de las iniciativas de fomento de diversidad e inclusión

5 grupos

con acciones específicas de inclusión

En línea con los compromisos de Diversidad que apuntan a tener el 2030 un equilibrio de género en torno al 40/60 en todos los niveles funcionales, LATAM incorporó más mujeres en roles de pilotos y mecánicos de mantenimiento y alcanzó una proporción 39/61 en esas categorías.

Los avances del grupo en la construcción de ambientes de trabajo cada vez más inclusivos también se reflejaron en los resultados de la Evaluación de Inclusión, de la consultora McKinsey. El diagnóstico considera los sistemas organizativos y las prácticas de liderazgo que la compañía lleva a cabo, además de la percepción de subgrupos de empleados sobre la igualdad de oportunidades de crecimiento y éxito profesional. En 2022, LATAM alcanzó 77 puntos en la evaluación, dos más que en 2021, posicionándose en el tercer cuartil a nivel global.



EQUIDAD SALARIAL

LATAM cuenta con políticas y prácticas para garantizar una compensación equitativa entre los empleados, de conformidad con sus roles y responsabilidades. La política empieza por la metodología de pesajes de cargos (puntos y grados) para definir el peso relativo de cada cargo dentro de la organización. Adicionalmente, se definen las escalas salariales por grado, a través de encuestas de mercado, para poder posicionar cada empleado dentro del rango salarial definido para su grado.

Todas las personas dentro de un mismo grado salarial tienen el mismo rango de renta (que va entre el 80% y el 120% de la banda), pero el posicionamiento particular de cada uno en la banda dependerá de aspectos tales como antigüedad y desempeño, que son los únicos factores determinantes para las diferencias de renta.

La revisión anual de rentas por mérito está orientada en reducir esas brechas, pero siempre basado en el desempeño de la persona.

PROPORCIÓN SALARIAL (MUJERES/HOMBRES)¹

NCG 461: 5.4.2 BRECHA SALARIAL

	MEDIA ²	MEDIANA
Alta gerencias	101%	87%
Gerencias	94%	95%
Jefaturas	91%	88%
Operarios	92%	90%
Fuerzas de venta	100%	107%
Administrativos	98%	90%
Otros profesionales	98%	89%
Otros técnicos	85%	90%

1 Proporción que el salario bruto por hora de las mujeres representa respecto del salario bruto por hora de los hombres en cada categoría funcional. El salario bruto incluye todas las asignaciones fijas y variables, como salario base, leyes sociales, asignaciones de transporte y alimentación, bonificaciones, horas extra, comisiones u otros.

2 La metodología de cálculo considera el promedio de las rentas por país, grado salarial y categoría de antigüedad, excluyendo los datos donde no exista registro en ambos géneros.

3 Para el cálculo de la mediana, se ordenan de menor a mayor los valores del salario bruto por hora de las mujeres y de los hombres (considerando los grupos por país, grado salarial y categoría de antigüedad y excluyendo los datos donde no exista registro en ambos géneros) y se divide el valor central del primer grupo por el valor central del segundo.

CATEGORÍAS FUNCIONALES

Alta gerencias
CEOs, vicepresidentes, directores.

Gerencias
Gerentes senior, gerentes, subgerentes.

Jefaturas
Jefes de área, jefes de departamento.

Operarios
Operaciones de Carga, Mantenimiento, Aeropuerto y Centro de Control de Operaciones.

Fuerzas de venta
Operaciones de Venta, Customer Care.

Administrativos
Actividades de soporte y con rol general.

Otros profesionales
Mando medio en actividades de soporte.

Otros técnicos
Tripulantes de mando y tripulantes de cabina.



SEGURIDAD LABORAL NCG 461: 5.6

SEGURIDAD LABORAL | GRI 403-7 y 403-9

La seguridad de los empleados es prioridad para las empresas del grupo LATAM y su gestión se apoya en análisis de riesgos, programas de concientización y planes de mitigación y prevención. Cinco riesgos son clasificados como críticos en la operación por su potencial de causar la muerte o incapacidad permanente de los empleados y son objeto de un trabajo constante del grupo:

- operación de equipo móvil,
- exposición a ruido,
- trabajo en espacios confinados,
- manejo de sistemas hidráulicos,
- manejo de motores de avión y
- trabajo en altura.

En 2022, el grupo LATAM avanzó de manera estructurada en la gestión de los riesgos críticos, implementando un plan de inspección de todas las filiales. El trabajo incluyó el análisis de las condiciones de seguridad de más de 8 mil equipos relacionados a riesgos críticos (escaleras,

montacargas, equipos móviles, alza hombres y sistemas de anclaje para el trabajo en altura) y más de 700 inspecciones de infraestructura. También fueron realizadas casi 200 auditorías de trabajo en altura y otras 400 del uso de equipos de protección personal. Con foco en la capacitación de los empleados frente a situaciones de accidente, fueron realizados 35 simulacros.

En el último trimestre del año, se adoptó en carácter piloto una metodología de mitigación de riesgos basada en el nivel de exposición. El objetivo es capitalizar los aprendizajes con la experiencia y extenderla a toda la operación en 2023.

El desempeño en los indicadores monitoreados fue positivo. El API (Action Plan Index), que gestiona la efectividad de los planes de mitigación de riesgos potenciales (todos los identificados y los diferentes grados de severidad) se situó en 95,5%, sobre la meta de 90%. La tasa de accidentalidad por cada 100 empleados alcanzó 0,64, un 15% por debajo de la meta para el año.

Snapshot

GESTIÓN DE PERSONAS GRUPO LATAM	2020	2021	2022
NGC 461: 5.8 CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS			
Total de empleados	28.396	29.114	32.507
Tasa de rotación ¹	53,7%	22,5%	11,4%
Promedio de horas de capacitación ²	30,9	36,3	42,7
NGC 461: 5.8 CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS			
Total de personas capacitadas % sobre la dotación total	ND	ND	30,6 mil 93%
Inversiones en capacitación (% sobre los ingresos)	ND	ND	0,14%
Encuesta OHI			
Resultado	75	77	77
Cuartil	1	1	1
Seguridad laboral NCG 461: 5.6 SEGURIDAD LABORAL³ GRI 403-9			
Tasa de accidentalidad ⁴ (meta resultado)	ND	ND	0,75 0,64
Fatalidades por accidente de trabajo ⁵ (total tasa ⁶ : meta resultado)	0 0,00 0,00	0 0,00 0,00	0 0,00 0,00
Tasa de enfermedades profesionales (meta ⁷ resultado)	ND	ND	NA 0,03
Promedio de días perdidos por accidente ⁸	ND	ND	5,26
Accidentes de trabajo registrables ⁹ (total ¹⁰ tasa ¹¹)	145,5 0,41	134,5 0,48	192,0 0,64
Accidentes de trabajo con graves consecuencias ¹² (total ¹⁰ tasa ¹¹)	3,0 0,01	0,0 0,00	0 0,00

ND: información no disponible.

NA: no aplica.

1 Empleados que dejaron el grupo (voluntariamente, por despido, jubilación o fallecimiento en servicio)/Total de empleados el 31 de diciembre.

2 Horas de capacitación en el año/Dotación promedio.

3 Algunos indicadores de ese apartado empezaron a ser contabilizados de esa manera en 2022, por lo que no hay información de años anteriores.

4 Total de accidentes de trabajo/Dotación promedio X 100.

5 Excluyéndose las relacionadas a accidentes de trayecto y las sufridas por dirigentes de instituciones sindicales a causa o con ocasión del desempeño de sus cometidos gremiales.

6 El cálculo de la tasa sigue la fórmula: total de fatalidades por accidente de trabajo/Dotación promedio X 100.000.

7 Total de enfermedades profesionales/Dotación promedio X 100.

8 Total de días perdidos por accidente de trabajo/Total de accidentes de trabajo. Obs.: el conteo de los días perdidos empieza el día siguiente al accidente.

9 Accidentes que resulten en fallecimiento, días de baja laboral, restricciones laborales, transferencia a otros puestos, desmayos o tratamiento médico más allá de los primeros auxilios.

10 Los accidentes relacionados con algún riesgo crítico y los eventos de alto impacto (accidentes que provocan más de 100 días perdidos) representan 1,5 en el cálculo total.

11 Fórmula de cálculo de la tasa: total de lesiones con interrupciones del trabajo/ promedio de empleados x 100.

12 Accidentes que resulten en un daño tal que el trabajador no pueda recuperar, no recupere, o que no se espere que recupere totalmente el estado de salud previo al accidente, en un plazo de seis meses.

MÁS INFORMACIÓN

Perfil de los empleados (sexo, nacionalidad, rango de edad, antigüedad, personas con discapacidad): página 187

Permiso postnatal: página 190

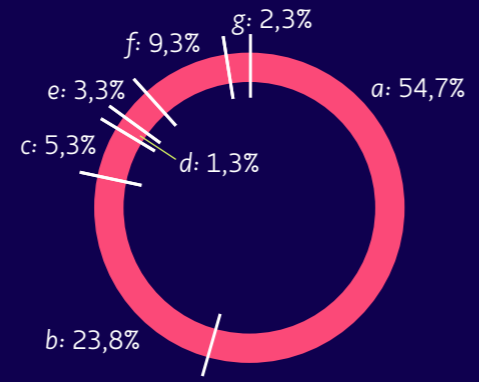
Formalidad laboral (tipo de contrato, tipo de jornada, adaptabilidad laboral): página 189

Libertad de asociación: página 189

Inactividad por paro: página 189

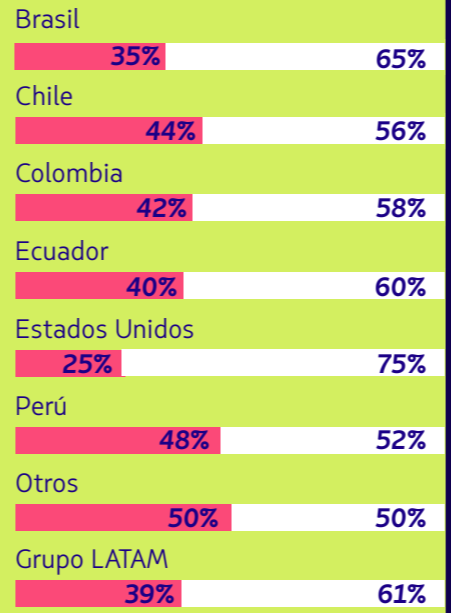
Quién hace a grupo LATAM

EMPLEADOS – POR PAÍS



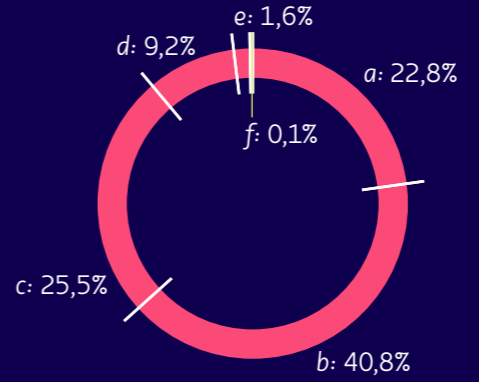
- a: Brasil
- b: Chile
- c: Colombia
- d: Ecuador
- e: Estados Unidos
- f: Perú
- g: Otros (Alemania, Argentina, Bolivia, Cuba, España, Francia, Italia, México, Oceanía - varios países, Países Bajos, Paraguay, Perú, Portugal, Reino Unido y Uruguay)

EMPLEADOS – POR GÉNERO y PAÍS



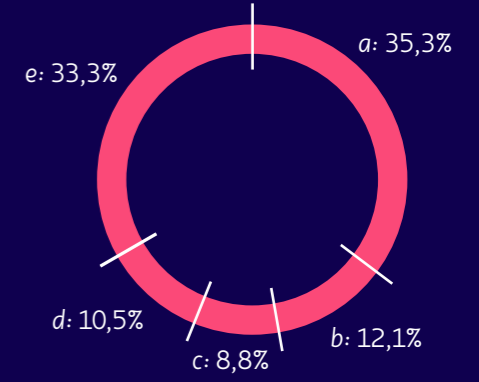
Mujeres Hombres

EMPLEADOS – POR RANGO DE EDAD




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

EMPLEADOS – POR ANTIGÜEDAD



- a: Menos de 3 años
- b: De 3 a 6 años
- c: Más de 6 y hasta 9 años
- d: Más de 9 y hasta 12 años
- e: Más de 12 años

 **32.507** personas

Cientes



EN ESTE CAPITULO

La mejor experiencia

89

La mejor experiencia


GRI 3-3


Con la mirada puesta en el cliente, LATAM trabaja para ofrecer la mejor experiencia en todo el proceso de interacción con la marca, desde la elección del vuelo hasta el retiro de equipaje. Esa cuidadosa gestión considera aspectos como seguridad, autonomía y facilidad de compra, *check-in* y cambios, canales de diálogo, puntualidad, comodidad de la cabina, entretenimiento a bordo y opciones de servicios, entre otros. El trabajo se apoya en una cultura de cuidado del cliente y la tecnología es una importante aliada.


En 2022, el grupo siguió invirtiendo en la automatización y simplificación de procesos, además de agregar nuevas funcionalidades a los servicios digitales que ofrece. Entre los avances, destacan:


 **App LATAM:** se implementó una vista *web* para la compra de *tickets*, el *upgrade* de cabina y la consulta al estado del vuelo, y se simplificaron las etapas para la contratación de servicios adicionales, como despacho de equipaje extra o definición de asiento.

También fue revisada toda la experiencia en casos de cambio voluntario o involuntario de vuelo para permitir que el cliente gestione digitalmente el proceso, con resultados positivos. Durante todo el 2022, se registró un aumento desde un 20% hasta un 80% del uso de la App LATAM por parte de los clientes para resolver sus dudas. La revisión de los flujos permitió a LATAM reducir el plazo para la gestión de devoluciones, de 14 a 7 días, mientras que aumentó su cumplimiento pasando de un 64% en 2021 a un 88% en 2022.


 **Boarding Pass:** nueva funcionalidad de la app de LATAM que permite exportar la tarjeta de embarque a los wallets de Apple y Google Play.


 **Check-in automático (para vuelos domésticos) y auto-check-in digital en kioskos o por la App:** se extendió la cobertura y el servicio alcanzó una satisfacción superior al 63% entre los pasajeros.

 **Despacho automático de equipaje:** 24 aeropuertos en siete países ofrecen el autodespacho, lo que representa una cobertura de casi el 50% de los pasajeros. En 2023, se agregarán 24 aeropuertos más, apuntando a mejorar la *performance*, los tiempos de servicio y la experiencia de viaje. También está en curso la validación de la documentación necesaria en los vuelos internacionales hacia Estados Unidos y la red doméstica en Brasil.

 **Reconocimiento facial por biometría durante el embarque:** con esta tecnología, el pasajero sólo necesita presentar por una sola vez sus documentos a las autoridades policiales. En 2022, se lograron mejoras en el sistema

de reconocimiento facial para el *login* digital de clientes en Chile, se terminó de implementar el sistema en todos los aeropuertos de Estados Unidos donde LATAM opera y se lanzó funcionalidad en carácter piloto en Brasil.

 **LATAM Play:** la plataforma ofrece más de 150 películas, 400 TV shows y 100 álbumes. LATAM fue la única aerolínea del mundo en ofrecer el estreno de la serie "La Casa de Dragón" en su plataforma de entretenimiento a bordo, 48 horas después del lanzamiento mundial en HBO. La serie es una precuela de Juego de Tronos, una de las series más vistas en todo el mundo.

 **Conectividad wi-fi a bordo:** actualmente, 98 aeronaves de LATAM Airlines Brasil cuentan con el servicio, que será extendido a toda la flota *narrow body* que opera en el país durante la primera mitad de 2023. A partir de abril empieza la implementación en Colombia y Ecuador.

 **Canales de diálogo:** LATAM mantiene canales de diálogo con los clientes vía App, página web y WhatsApp.

TECNOLOGÍA QUE ACERCA

Desde 2021, cada tripulante de cabina de LATAM cuenta con un tablet y conexión online para acceder a diferentes informaciones de la base de datos para atender de manera más personalizada a los clientes. El dispositivo facilita información sobre si el cliente tuvo algún tipo de inconvenientes en tramos anteriores, como un atraso en una conexión, si requiere algún tipo de alimentación o atención especial y hasta si está de cumpleaños.

La herramienta inspiró a un grupo de tripulantes a grabar las instrucciones de seguridad en videos utilizando las lenguas de señas de cada uno de seis países donde LATAM tiene operaciones domésticas. El video es utilizado para orientar a los pasajeros sordos.



ESPECTRO AUTISTA

LATAM fue el primer grupo de aerolíneas de Sudamérica en recibir una certificación por capacitar equipos de atención al cliente para atender pasajeros con trastorno de espectro autista (TEA). El entrenamiento fue realizado por Autism Double-Checked, organización dedicada a preparar y promover la atención adecuada a ese público y alcanzó 10 mil empleados que actúan de cara al cliente.

La capacitación considera tres pasos: Autism Aware, que proporciona herramientas de sensibilidad; Autism Ready, que brinda a los profesionales la información específica del trabajo y capacita sobre las situaciones que pueden surgir y cómo abordarlas; y Autism Double-Checked, enfocado en publicar la información para que la comunidad de autismo pueda guiarse y tener un vuelo más ameno.

Con el apoyo del programa Sunflower para Discapacidades Invisibles, el grupo también implementó el uso de una cinta (lanyard) que busca facilitar discreta y voluntariamente la auto identificación de las personas en

una situación de discapacidad que no es posible reconocer a simple vista. Las cintas están disponibles en 19 aeropuertos de la red LATAM en Chile, Perú, Brasil, Ecuador y Colombia y se entregan de manera gratuita a quienes las requieran al momento de viajar.

Las iniciativas son un primer paso para generar procesos de cambio que mejoren la experiencia de viaje de los pasajeros con TEA y ayuden a los equipos a identificar factores desafiantes para ese público, como el ruido excesivo o las aglomeraciones.

INTELIGENCIA DE DATOS

LATAM aplica herramientas de analítica avanzada y *machine learning* para procesar automáticamente grandes volúmenes de información que guían la toma de decisiones, agilizan los procesos y facilitan la personalización de la experiencia del cliente. Prevención de fraudes, optimización de carga de combustible de las aeronaves y personalización de la experiencia de vuelo son algunas de las mejoras que se pueden alcanzar.

El *data lake* del grupo (repositorio centralizado de información que alimenta el sistema de inteligencia de negocios) ya cubre el 80% de

todos los datos operacionales, y LATAM avanza con la integración de la información restante. Uno de los focos del trabajo en 2022 fue integrar al *data lake* las bases de datos relacionadas al acuerdo estratégico con Delta Air Lines, habilitando nuevas oportunidades de negocio ajustadas a los distintos marcos regulatorios de todos los países afectados por el acuerdo.

SISTEMAS EN LA NUBE

A lo largo de 2022 LATAM avanzó con el traspaso de las aplicaciones a un ambiente *cloud* y debe concluirse en el primer trimestre de 2023. El trabajo tiene el objetivo de simplificar el ecosistema de plataformas tecnológicas y consolidar las aplicaciones en la nube, aportando al grupo una infraestructura más sencilla, elástica y estable.

GOBIERNO DE DATOS Y CIBERSEGURIDAD

En el gobierno y protección de los datos, LATAM aplica las regulaciones más estrictas como la europea o brasileña, estando en cumplimiento con la ley General Data Protection Regulation (GDPR).



de la flota narrow body cuenta con nuevas cabinas

La estructura de monitoreo y gobierno de datos fue ampliada, con más de 50 personas responsables. Dentro del *data lake*, se alcanzó el 100% de cumplimiento de estándares de gobernanza sobre los 18 mil activos de datos, en línea con el plan de crecimiento.

Los avances incluyeron la aplicación de nuevos y más avanzados procesos de control de calidad y *performance* para la plataforma de información de clientes (CDP), posibilitando a LATAM el desarrollo futuro de herramientas de personalización.

De cara a la ciberseguridad, el grupo también enfocó esfuerzos en fortalecer las defensas digitales con procesos y herramientas de protección avanzadas contra ataques cibernéticos y campañas de concientización de los empleados.

NUEVAS CABINAS

Avanzó el proceso de transformación de cabinas de aviones, que aporta más flexibilidad para atender a distintos segmentos de clientes, ofreciendo más comodidad, especialmente en viajes de larga duración, y un producto a tarifas competitivas. El cliente puede elegir, en un mismo avión, el tipo de asiento que mejor responde a sus necesidades. Las primeras filas tienen más espacio entre sí, áreas exclusivas para guardar el equipaje de mano y pantallas individuales más grandes, y cuentan con abordaje preferencial. La sección trasera de la aeronave optimiza la relación costo-beneficio para atender a pasajeros que buscan tarifas más bajas. A fines de 2022, un 89% de toda la flota de tipo narrow body cuenta con retrofit.



CUIDADO EN CADA DETALLE

Otras mejoras pensadas en el cliente:

Nuevo Lounge en Santiago:

inaugurado en abril de 2022, el LATAM Lounge en el nuevo Terminal 2 (Internacional) de Santiago cuenta con 4.200 metros cuadrados separados en tres salones: *Signature*, *Premium* y *WorldMember*. Su interiorismo de clase mundial sorprende a través del diseño de diferentes elementos: mobiliario confortable, sostenible y con una combinación de colores inspirada en la naturaleza de Chile, un "cielo virtual" y pérgolas que ayudan a generar espacios más acogedores y privados, además de una exposición de esculturas de artistas emergentes trabajadas con materiales reciclados. Las salas funcionan con un 80% de energía renovable, priorizan el uso eficiente de los recursos y cuentan con juegos interactivos para niños centrados en el reciclaje y la reforestación.

Rediseño del servicio a bordo: en el inicio del segundo semestre se renovó el menú de la cabina *Economy* de los vuelos internacionales, destacando principalmente los ingredientes locales y preparaciones que evocan los platos de los destinos donde

el grupo LATAM opera. Se incorporan elementos adicionales al servicio y la nueva propuesta también permite ofrecer sándwiches calientes en vuelos regionales donde antes se entregaban fríos.

En la cabina *Premium Business*, el rediseño se desarrolló en dos etapas a partir de octubre, cuando la flexibilización de las medidas sanitarias producto de la pandemia permitió ajustar algunos protocolos de interacción con el cliente. Se trata de pequeños detalles que propician una mejor experiencia, como el ofrecimiento de colgar chaquetas en los closets, ofrecer toallas sauna para refrescarse antes de los servicios de comida y dar un aperitivo de bienvenida. La segunda etapa se implementó en enero de 2023 y se enfocó en una nueva propuesta gastronómica. Se incluyeron productos locales que reflejan el patrimonio regional, con ingredientes de alta calidad y una opción adicional de plato principal. Adicionalmente se incorporaron nuevos elementos al servicio como una entrada, una ensalada de hojas verdes, diversidad de panes y una mayor variedad de postres.

Economía circular: a lo largo del año, más de mil toneladas de materiales plásticos utilizados a bordo fueron

sustituídos por alternativas más sostenibles, colaborando con la meta de LATAM de eliminar los plásticos de un solo uso a 2023 ([ver página 65](#)). El cuidado con la sostenibilidad también orientó la creación de los nuevos *Amenity Kits* de las cabinas *Premium Business* y *Premium Economy*, hechos de materiales de menor impacto ambiental ([ver página 74](#).)

LATAM PASS

El programa de pasajero frecuente del grupo cuenta con 42 millones de miembros. Por viajes volados y por la adquisición de bienes y servicios en la red de alianzas financieras, los socios acumulan millas o puntos, pudiendo alcanzar distintas categorías Elite y disfrutar de los beneficios asociados a cada una de ellas, tales como *upgrade* de cabina, *check-in* preferente, acceso a salones VIP y franquicia de equipaje. También pueden canjear los puntos o millas por pasajes aéreos o productos.

En 2022, se lanzó un servicio de atención preferente (Call Center) para todos los miembros Elite y se eliminó el cargo por canje. Durante el 2023 está planificada una mejora en el sistema de prioridad para el *upgrade* de cabina para los clientes Elite

con tarjeta de crédito. También se trabaja en mejorar la experiencia y los servicios digitales del programa, aumentando el alcance del canje de millas o puntos por más servicios auxiliares de la aerolínea.

PUNTUALIDAD GRI 3-3

En 2022, el grupo LATAM obtuvo un 88% en el indicador DEP15, que analiza los vuelos con partida hasta 15 minutos después del horario programado. Este resultado es igual al registrado en 2019, prepandemia, cuando el grupo fue reconocido como el más puntual del mundo por OAG y Cirium, referentes globales de la industria aérea. Sin embargo, representa una baja de cuatro puntos porcentuales en comparación con 2021, lo que se atribuye a la reducción de la puntualidad de la industria debido al aumento de la operación, del tráfico y de la simultaneidad de vuelos.

El grupo LATAM mantiene su firme compromiso con la puntualidad. En conjunto con proveedores y autoridades aeroportuarias, el grupo trabaja en los ajustes necesarios y en la mejora de procesos para aportar un servicio de excelencia a los pasajeros.

El rediseño del servicio a bordo fue una de las acciones para mejorar la experiencia del cliente

SATISFACCIÓN

Las empresas del grupo LATAM monitorean permanentemente las percepciones de los clientes respecto de su operación y servicio utilizando una serie de encuestas en distintos momentos de contacto con el cliente. Los indicadores de percepción son fundamentales dentro del grupo y permiten realizar la mejora continua dentro de los distintos equipos y tomar decisiones teniendo en consideración la voz del cliente.

Uno de ellos, de carácter estratégico, es el Net Promoter Score (NPS), que mide la disposición de los clientes a recomendar los servicios, en una escala de va de -100 a +100. El 2022 fue un año positivo, ya que por primera vez se establecen metas bajo la metodología de NPS para los tres touchpoints principales: Contact Center, Digital y Día de Vuelo.

El resultado alcanzado en 2022 en la operación de pasajeros fue 46 puntos, cinco puntos por debajo del nivel alcanzado en 2021. Se atribuye la disminución principalmente a retrasos, cancelaciones y fallas de servicio, fruto de los ajustes que se fueron aplicando a la operación en el proceso de reanudación postpandemia. Respecto a los pasajeros Elite, por primera

vez, se obtiene una mejor percepción versus el total de los pasajeros donde se realizaron cerca de 90 iniciativas que permitieron lograrlo, por ejemplo, la habilitación de las nuevas cabinas Premium y la restauración de los servicios a bordo, luego que se levantaron las restricciones impuestas a raíz de la pandemia.

La valorización de la experiencia Digital alcanzó 50 puntos en 2022, un aumento de 10 puntos frente a 2021. La experiencia en Contact Center alcanzo -22 puntos, un aumento de 13 puntos en comparación con el año anterior.

FEEDBACK EN VIDEO

Desde octubre de 2022, los clientes de las operaciones domésticas en Brasil, Colombia y Chile pueden dejar sus comentarios grabando un vídeo. En los tres primeros meses de funcionamiento de la nueva herramienta, LATAM recibió 1.500 videos (3.500 minutos). Es decir, se están recibiendo aproximadamente 200 videos por semana; 45% de ellos son de clientes promotores.

Esta iniciativa es muy útil para fortalecer la empatía y humanizar los comentarios de los clientes, ampliando el impacto para mejorar los procesos de cara a cliente y comprender mejor sus dolores y sugerencias. A partir de 2023, la herramienta será extendida a los pasajeros de Perú, Ecuador y a las rutas internacionales.

Snapshot

CLIENTES	2020	2021	2022
LATAM Pass (inscritos – millones)	38	39	42
Tecnología			
Autodespacho de equipaje	35%	67% ¹	76%
Check-in fácil (automático o digital)	87%	90%	95%
Puntualidad²			
OTP DEPO	72%	77% ¹	66% (meta 68%)
OTP DEP15	90%	92%	88% (meta NA)
OTP ARR14	89%	91%	86% (meta 87%)
Operación doméstica	90%	91%	87%
Operación internacional	84%	85%	83%
Net Promoter Score (escala de -100 a +100)			
Operación de pasajeros	40	51 ¹	46
Operación de carga	18	30	51

NA: no aplica.

ND: información no disponible.

1 La información publicada en la Memoria 2021 fue corregida.

2 Porcentaje de vuelos que parten exactamente en el horario programado (DEPO) y hasta 15 minutos después (DEP15); porcentaje de vuelos que llegan hasta 14 minutos después del horario programado (ARR14).

Proveedores



EN ESTE CAPITULO

Gestión de la
cadena

95

Gestión de la cadena

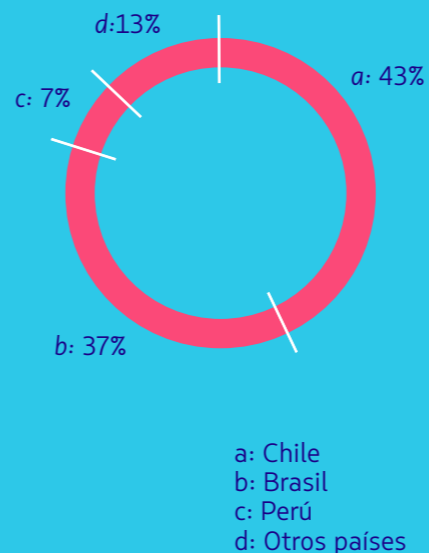
GRI 2-6

El grupo LATAM realiza negocios con 6.190 proveedores, registrando un volumen total de adquisiciones del orden de US\$8.265 millones en 2022. Los proveedores de productos y servicios se dividen entre categorías de compras técnicas (directamente relacionadas a la operación) y no técnicas (ver gráfico).

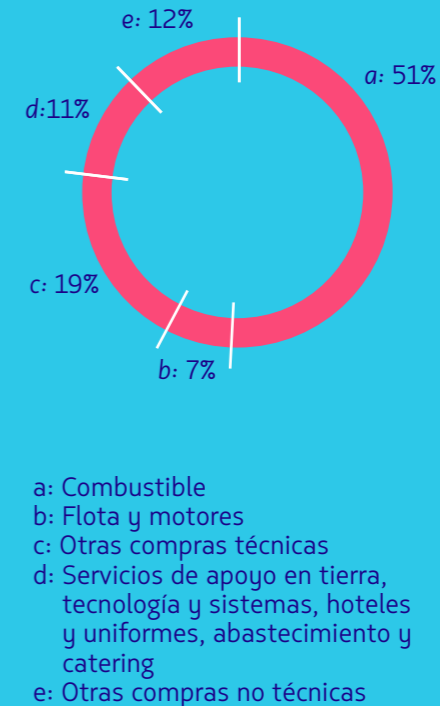
Los principales proveedores de LATAM son los fabricantes de aviones: Airbus y Boeing. También constituyen socios relevantes los proveedores de accesorios, piezas de repuesto y componentes para aviones, por ejemplo: MTU Maintenance, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, Rolls Royce, Honeywell e Israel Aerospace Industries (motores y unidades auxiliares de energía – APU por sus siglas en inglés); Zodiac Seats US, Recaro, Thompson Aero Seating (asientos); Honeywell y Rockwell Collins (aviónica y APU); Air France/KLM, Lufthansa Technik (componentes de mantenimiento, reparaciones y operaciones – MRO); Zodiac Inflight Innovations, Panasonic y Thales (entretenimiento a bordo); Safran Landing Systems,

AAR Corporation (trenes de aterrizaje y frenos); UTC Aerospace y Nordam (soporte de motor). Entre los proveedores de combustible, destacan: Petrobras, Air BP Copec, World Fuel Services, AirBP PBF, YPF, Terpel y Repsol.

DISTRIBUCIÓN POR PAÍS¹



DISTRIBUCIÓN POR CATEGORÍA¹



¹ Con base en la sede de la empresa y el volumen de adquisiciones.

LINEAMIENTOS

NGC 461: 5.9 POLÍTICA DE SUBCONTRATACIÓN

La gestión de proveedores sigue lineamientos de calidad y regularidad en el suministro, precios competitivos, cumplimiento legal y buenas prácticas sociales, ambientales y de gobierno corporativo. Las contrataciones se rigen por la Política Corporativa de Compras, que está alineada con la Política Anticorrupción del grupo y establece los requisitos financieros, sociales y ambientales para los socios. Además, todos los contratos poseen una cláusula específica que exige la comunicación de incidentes o daños ambientales.

Como Política de subcontratación, el grupo establece objetivos mediante los cuales se entregan directrices para la contratación y el control de proveedores subcontratistas que desempeñarán funciones dentro del grupo LATAM, que define las obligaciones de los prestadores de servicios de cumplir con las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con su personal, entre otros temas. Entre los temas cubiertos están las obligaciones de remuneración, estipendios, prestaciones laborales, seguridad social, normativa de

accidentes del trabajo, enfermedades profesionales y asuntos de higiene y seguridad, que también son detallados en los contratos tipo de LATAM.

Para los terceros intermediarios (TPIs, por sus siglas en inglés), los proveedores que interactúan a nombre de LATAM con funcionarios públicos nacionales e internacionales, existe un proceso de *due diligence* previo a la contratación. También se incluyen cláusulas anticorrupción y antisoborno y, durante su vigencia, ese proveedor debe comprobar el cumplimiento del Código de Conducta y de la Política Anticorrupción.

Las contrataciones de proveedores se rigen por la Política Corporativa de Compras, alineada con la Política Anticorrupción

POLÍTICA DE PAGO

NGC 461: 7.1 PAGO A PROVEEDORES

La política de pago del grupo se aplica igualmente a todos los proveedores y la condición de pago se realiza con base a lo negociado por contrato. La excepción son las pequeñas y medianas empresas, que pueden contar con políticas específicas estipuladas en cada una de las filiales de LATAM. El plazo de pago a las PYMES corresponde a 25 días en Argentina y 30 en las demás filiales.

En 2022, no existían existen acuerdos inscritos en el Registro de Acuerdos con Plazo Excepcional de pago del Ministerio de Economía de Chile.

PAGO A PROVEEDORES	Hasta 30 días		De 31 a 60 días		Más de 60 días	
	Nacionales	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros
Facturas pagadas durante el año	249.668	85.878	32.587	29.112	25.910	21.878
Total pagado (US\$ millón)	4.313,9	2.642,7	377,9	268,4	242,2	420,2
Total de proveedores al que corresponden las facturas pagadas en cada rango - obs.: no son sumables	4.145	764	755	220	444	1.247

Notas:

No hubo intereses (pagados o por pagar) por mora o retardo de facturas emitidas. Se consideran nacionales los proveedores con RUT fiscal del mismo país de la filial LATAM contratante.

EVALUACIÓN

NCG 461: 7.2 EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

El grupo utiliza una tecnología de inteligencia artificial y aprendizaje automático para identificar y analizar posibles riesgos, como el lavado de dinero, la financiación al terrorismo y las sanciones comerciales. La herramienta analiza datos de diversas fuentes, incluyendo listas de sanciones gubernamentales, bases de datos de compañías y registros de propiedad. También permite realizar evaluaciones continuas de riesgos, monitoreando cambios en las listas de sanciones y otras fuentes de datos relevantes.

LATAM verifica en detalle todos los casos de alerta del sistema y en caso de comprobación del riesgo o del incumplimiento legal, define las medidas a tomar, las que pueden incluir la suspensión del contrato.

Snapshot

CADENA DE SUMINISTRO	2020	2021	2022
Total de proveedores LATAM a 31/diciembre	9.013	8.052	6.190
Proveedores críticos¹			
Participación en la base de proveedores	11%	11%	7%
Participación en el volumen de adquisiciones	89%	91%	95%
Identificación de riesgos potenciales			
Proveedores analizados por criterios de sostenibilidad ²	ND	ND	0
NCG 461: 7.2 EVALUACIÓN DE PROVEEDORES			
% sobre el total de proveedores analizados	ND	ND	0
% sobre las compras totales	ND	ND	0
Análisis preventivos realizados en el sistema de bases de datos internacionales (% sobre el total de la base)	6.680 (74%)	5.367 (67%)	ND
Proveedores considerados de alto riesgo en aspectos de sostenibilidad (% sobre los analizados)	178 (3%)	148 (3%)	ND
Evaluaciones detalladas a partir de las alertas del sistema (% sobre el grupo de alto riesgo)	178 (100%)	148 (100%)	ND
Monitoreo y gestión			
Proveedores auditados	122	270	ND
Proveedores con planes de mitigación acordados (% sobre proveedores auditados)	112 (92%)	270 (100%)	ND
Planes de acción definidos a partir de las auditorías	717	1.056	ND
Contratos finalizados por incumplimiento	0	0	ND
% facturas pagadas con plazo hasta 30 días³ NCG 461: 7.1 PAGO A PROVEEDORES			
A proveedores nacionales	ND	ND	81%
A proveedores extranjeros	ND	ND	63%

ND: información no disponible.

1 Contratos superiores a US\$1 millón, proveedores que se relacionan con órganos del gobierno a nombre de LATAM o suministran a la operación elementos esenciales o de difícil sustitución.

2 Facturas pagadas a 30 días/Total de facturas.

Acerca de la Memoria



EN ESTE CAPITULO

Temas materiales
99

Índice de contenidos GRI y SASB
100

Índice de contenidos NCG 461
104

Glosario
106

Verificación externa
107

Temas materiales



NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA | GRI 2-29, 3-1 y 3-2

La selección de contenido de la Memoria Integrada LATAM 2022 tomó en cuenta los temas considerados como los más relevantes para el grupo y sus *stakeholders*, conforme proceso de definición de materialidad concluido en 2018. Dicho proceso, realizado en 2018, analizó los principales impactos económicos, ambientales y sociales del negocio y las expectativas de los públicos de LATAM, considerando:

- cerca de 2.400 respuestas de empleados, clientes y proveedores a una encuesta *online*
- los temas de sostenibilidad que forman parte de políticas y publicaciones de los principales inversionistas y accionistas del grupo cuando se realizó el proceso¹
- distintas autoridades reguladoras²
- representantes de la industria aérea³
- organizaciones de la sociedad civil⁴
- referentes en sostenibilidad⁵
- noticias de prensa sobre LATAM en el año 2017

En una segunda etapa, el alto liderazgo priorizó los temas más relevantes considerando el grado de relevancia e impacto. La visión consolidada de los públicos externos y de los líderes del grupo fue validada por el CEO, resultando en la siguiente lista:

- Salud y seguridad en el aire y en tierra
- Ética y anticorrupción
- Puntualidad
- Sostenibilidad económica y financiera
- Desarrollo de empleados
- Mitigación del cambio climático
- Enfoque en el cliente
- Red de destinos
- Relación con las autoridades
- Turismo sostenible

Los temas son revalidados anualmente como parte de los procesos de gestión y planificación.

1 Banco de Chile (Citi en Estados Unidos); JP Morgan; Deutsche Bank; Santander; Larraín Vial; Raymond James; y BTG Pactua.

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

3 Seis competidores y diez asociaciones de la industria.

4 Organizaciones de la red de alianzas de LATAM cuando se realizó el proceso: América Solidaria; TECHO; Chilenter; Fundación la Nación; Fundación Sí; Cimientos; SAFUG (Sustainable Aviation Fuel Users Group); Junior Achievement; Amigos do Bem; Make a wish; Instituto Rodrigo Mendes; Operación Sonrisa Colombia; Operación Sonrisa Perú; 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; y DJSI Company Benchmark Report.

Índice de contenidos GRI y SASB

Declaración de uso	LATAM Airlines Group ha presentado la información citada en este índice de contenidos GRI para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del 2022 utilizando como referencia los Estándares GRI.	
GRI 1 usado	GRI 1: FUNDAMENTOS 2021	
ESTÁNDAR GRI/ SASB AEROLÍNEAS		
GRI 2: Contenidos generales 2021	Ubicación	
2-1 Detalles organizacionales		12, 25, 110
2-2 Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad		6
2-3 Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto		6, 7
2-4 Actualización de la información	Los casos de actualización de informaciones previamente publicadas son señalados claramente en las tablas correspondientes.	7
2-5 Verificación externa		107
2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales		12, 25, 28, 95
2-7 Empleados		187, 189
2-8 Trabajadores que no son empleados		187
2-9 Estructura de gobernanza y composición		36
2-11 Presidente del máximo órgano de gobierno		36, 41
2-12 Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos		37
2-13 Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos		37
2-15 Conflictos de interés		41
2-16 Comunicación de inquietudes críticas		42
2-17 Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno		37
2-18 Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno		37
2-19 Políticas de remuneración		38
2-22 Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible		8
2-26 Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes		41, 42
2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas		41, 79
2-28 Afiliación a asociaciones		43, 44
2-29 Enfoque para la participación de los grupos de interés		99
2-30 Convenios de negociación colectiva		189
GRI 3: Temas materiales 2021		
3-1 Proceso de determinación de los temas materiales		99
3-2 Lista de temas materiales		99

ESTÁNDAR GRI/ SASB AEROLÍNEAS	Contenido	Ubicación
Tema material: Salud y seguridad en el aire y en tierra		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	59
SASB AEROLINEAS - GESTIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD	TR-AL- 540a.1 Descripción de la aplicación y los resultados de un sistema de gestión de la seguridad	
GRI 403: SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO 2018	403-7 Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados con las relaciones comerciales	60, 85
	403-9 Accidentes de trabajo	85, 86
SASB AEROLINEAS - GESTIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD	TR-AL-540a.2 Número de accidentes de aviación	62
	TR-AL-540A.3 Número de medidas gubernamentales de aplicación de los reglamentos de seguridad de la aviación	62
Tema material: Ética y anticorrupción		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	41
GRI 205: ANTICORRUPCIÓN 2016	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	42
	205-3 Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	42
GRI 206: COMPETENCIA DESLEAL 2016	206-1 Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	41
SASB AEROLINEAS - COMPORTAMIENTO ANTICOMPETITIVO	TR-AL-520a.1 Importe total de las pérdidas monetarias como resultado de los procedimientos judiciales relacionados con las normas de competencia desleal	
Tema material: Puntualidad		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	92
OTROS INDICADORES	OTP (<i>on time performance</i>)	92, 93
Tema material: Sostenibilidad económica y financiera		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	14
GRI 201: DESEMPEÑO ECONÓMICO 2016	201-1 Valor económico directo generado y distribuido	55
Tema material: Desarrollo de empleados		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	14, 81, 83
GRI 401: EMPLEO 2016	401-1 Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	83
GRI 404: FORMACIÓN Y ENSEÑANZA 2016	404-1 Media de horas de formación al año por empleado	82
OTROS INDICADORES	Índice de Salud Organizacional (OHI)	81

ESTÁNDAR GRI/ SASB AEROLÍNEAS	Contenido	Ubicación
Tema material: Mitigación del cambio climático		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	65, 68
SASB AEROLINEAS	TR-AL- 110a.2 Análisis de la estrategia o plan a largo y corto plazo	
GRI 302: ENERGÍA 2016	302-1 Consumo energético dentro de la organización	78, 79
	302-3 Intensidad energética	78, 79
GRI 305: EMISIONES 2016	305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)	185
SASB AEROLINEAS - EMISIONES DE GEI	TR-AL- 110a.1 Emisiones mundiales brutas de alcance 1	
GRI 305: EMISIONES 2016	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	185
	305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	185
	305-4 Intensidad de las emisiones de GEI	73, 185
GRI 306: RESÍDUOS 2020	306-1 Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos	74
	306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos	74
	306-3 Residuos generados	75
	306-4 Residuos no destinados a eliminación	75
	306-5 Residuos destinados a eliminación	75
SASB AEROLÍNEAS - EMISIONES GEI	TR-AL-110a.3 Total de combustible consumido, porcentaje de alternativo, porcentaje de sostenible	73
Tema material: Enfoque en el cliente		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	14, 28, 89
OTROS INDICADORES	Net Promoter Score	29, 93
Tema material: Red de destinos		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	12, 14
OTROS INDICADORES	Destinos	27
Tema material: Relación con las autoridades		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	43
GRI 415: POLÍTICA PÚBLICA 2016	415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	42



ESTÁNDAR GRI/ SASB AEROLÍNEAS	Contenido	Ubicación
Tema material: Turismo sostenible		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	66
GRI 203: IMPACTOS ECONÓMICOS INDIRECTOS 2016	203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados	66
Otros indicadores GRI y SASB reportados		
GRI 303: AGUA Y EFLUENTES 2018	303-3 Extracción de agua	78
GRI 305: EMISIONES 2016	305-6 Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO)	186
	305-7 Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	186
SASB AEROLÍNEAS - PRÁCTICAS LABORALES	TR-AL-310a.1 Porcentaje de la fuerza laboral activa cubierta por los convenios colectivos de trabajo	189
	TR-AL-310a.2 Número de interrupciones del trabajo y total de días de inactividad	189
SASB AEROLÍNEAS - PARÁMETROS DE ACTIVIDAD	TR-AL-000.A Asientos-kilómetro disponibles (ASK)	31
	TR-AL-000.B Factor de ocupación	31
	TR-AL-000.C Pasajeros-kilómetro rentados (RPK)	31
	TR-AL-000.D Toneladas-kilómetro rentadas (RTK)	31
	TR-AL-000.F Antigüedad media de la flota	30

Índice de contenidos NCG 461

Contenido	Ubicación	
2. Perfil de la entidad	2.1 Misión, visión, propósito y valores	13, 16
	2.2 Información histórica	19
	2.3 Propiedad	
	2.3.1 Situación de control	33
	2.3.2 Cambios importantes en la propiedad o control	34-35
	2.3.3 Identificación de socios o accionistas mayoritarios	34-35
3. Gobierno corporativo	2.3.4 Acciones, sus características y derechos	33, 35, 56
	2.3.5 Propiedad – Otros valores	34
	3.1 Marco de gobernanza	37, 38, 41, 43, 69, 70, 83, 99
	3.2 Directorio	36-38, 114
	3.3 Comités del Directorio	36, 38, 117
	3.4 Ejecutivos principales	40, 123
4. Estrategia	3.5 Adherencia a códigos nacionales o internacionales	41
	3.6 Gestión de riesgos	15, 40-42, 60, 82, 164
	3.7 Relación con los grupos de interés y el público en general	43
	4.1 Horizontes de tiempo	239
5. Personas	4.2 Objetivos estratégicos	14, 15
	4.3 Planes de inversión	57
	5.1 Dotación de personal	Obs.: LATAM no cuenta con profesionales de la categoría Auxiliar.
	5.1.1 Número de personas por sexo	187
	5.1.2 Número de personas por nacionalidad	187
5.2 Formalidad laboral	5.1.3 Número de personas por rango de edad	187
	5.1.4 Antigüedad laboral	188
	5.1.5 Número de personas con discapacidad	188
	5.2 Formalidad laboral	189
	5.3 Adaptabilidad laboral	189

Contenido		Ubicación
	5.4 Equidad salarial por sexo	
	5.4.1 Política de equidad	83
	5.4.2 Brecha salarial	84
	5.5 Acoso laboral y sexual	16
5. Personas	5.6 Seguridad laboral	55, 86
	5.7 Permiso postnatal	85, 190
	5.8 Capacitación y beneficios	82, 83, 86
	5.9 Política de subcontratación	96
	6.1 Sector industrial	18, 27, 43, 127
	6.2 Negocios	12, 51, 61
	6.3 Grupos de interés	43
6. Modelo de negocio	6.4 Propiedades e instalaciones	109
	6.5 Subsidiarias, asociadas e inversiones en otras sociedades	
	6.5.1 Subsidiarias y asociadas	345
	6.5.2 Inversión en otras sociedades	No aplica
	7.1 Pago a proveedores	96, 97
7. Proveedores	7.2 Evaluación de proveedores	97
	8.1 Cumplimiento legal y normativo	
	8.1.1 En relación con clientes	41
	8.1.2 En relación con sus trabajadores	41
8. Indicadores	8.1.3 Medioambiental	77
	8.1.4 Libre competencia	41
	8.1.5 Otros	41
	8.2 Indicadores de sostenibilidad por industria	41, 59, 62, 65, 68, 73, 185, 189
	9. Hechos relevantes o esenciales	134
	10. Comentarios de accionistas y del Comité de Directores	117
	11. Informes financieros	192

Glosario

ADR: *American Depositary Receipt*

AFP: Administradoras de Fondos de Pensiones

ANAC: Agencia Nacional de Aviación Civil – Brasil

ASK: *available seat-kilometers* (asiento-kilómetro disponible) – equivalente al número de asientos disponibles multiplicado por la distancia volada

ATK: *available ton-kilometers* (tonelada-kilómetro ofrecida) – equivale a la capacidad disponible en toneladas multiplicada por la distancia volada

CMF: Comisión para el Mercado Financiero (Chile)

CORSIA: Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional

DIP: *debtor in possession*, mecanismo de financiamiento previsto en el Capítulo 11 de la ley estadounidense en el que los acreedores del préstamo tienen prioridad para recibir los valores.

EBITDA: Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización

EBITDAR: Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y arriendo de aviones

GEI: gases de efecto invernadero

GRI: Global Reporting Initiative (Iniciativa de Reporte Global)

IATA: Asociación de Transporte Aéreo Internacional

IEnvA: Evaluación Ambiental de la IATA

IFRS: International Financial Reporting Standard – Norma Internacional de Información Financiera (NIIF)

IOSA: IATA Operational Safety Audit (Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA)

JBA: Joint Business Agreement (Acuerdo de Negocio Conjunto)

LSA: Ley de Sociedades Anónimas (Chile)

MRO: Mantenimiento, Reparación y Operación

NPS: Net Promoter Score

NYSE: Bolsa de Valores de Nueva York

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible

OHI: Organizational Health Index (Índice de Salud Organizacional)

ONU: Organización de las Naciones Unidas

OTC: *over-the-counter* o mercado extrabursátil, donde se negocian los instrumentos financieros directamente entre las partes, fuera del ámbito de los mercados organizados.

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

PHH: países de habla hispana

RASK: *revenue per available seat-kilometer* (ingresos por asiento-kilómetro) – mide la eficiencia de la aerolínea; se obtiene dividiendo el ingreso operacional por los ASK

RPK: *revenue passenger – kilometers* (pasajeros-kilómetro rentados) – total de pasajeros pagados multiplicados por la distancia recorrida

RTK: *revenue ton-kilometers* (toneladas-kilómetro rentados) – tonelada transportada multiplicada por la distancia recorrida

SEC: Comisión de Bolsa y Valores de Estados Unidos

TDLC: Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (Chile)

Verificación externa

GRI 2-5



CARTA DE REVISIÓN INDEPENDIENTE DE LA MEMORIA INTEGRADA 2022 DE LATAM

Señor
Juan José Toha
Director de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad
Latam Airlines Group

De nuestra consideración:

Hemos realizado la revisión de los siguientes aspectos de la Memoria Integrada 2022 de LATAM:

ALCANCE

Revisión de seguridad limitada de la adaptación de los contenidos e indicadores de sostenibilidad de la Memoria Integrada 2022, con lo establecido en los Estándares del Global Reporting Initiative (GRI) en cuanto al perfil de la organización e indicadores materiales surgidos del proceso de materialidad realizado por la compañía en torno a los criterios establecidos por dicho estándar, relacionados a las dimensiones Económica, Social y Ambiental.

ESTÁNDARES Y PROCESOS DE VERIFICACIÓN

Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con la Internacional Standard on Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information (ISAE 3000), emitida por el International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB) de la International Federation of Accounts (IFAC).

Nuestro trabajo de revisión ha consistido en la formulación de preguntas a diversas unidades y gerencias de LATAM que se han visto involucradas en el proceso de realización de esta Memoria, así como en la aplicación de procedimientos analíticos y pruebas de revisión que se describen a continuación.

- ✓ Reunión con el equipo de Sostenibilidad.
- ✓ Solicitud de requerimientos y revisión de evidencias con las áreas participantes de la elaboración de la Memoria Integrada.
- ✓ Análisis de la adaptación de los contenidos de la Memoria Integrada 2022 a los recomendados por el Estándar GRI y comprobación que los indicadores verificados y referenciados en esta carta se corresponden con los protocolos establecidos por dichos estándares y se justifican los indicadores no aplicables o no materiales.
- ✓ Comprobación mediante pruebas de revisión de la información cuantitativa y cualitativa, correspondiente a los indicadores del Estándar GRI incluida en la Memoria Integrada 2022, y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de LATAM.

CONCLUSIONES

El proceso de verificación se realizó en base a los indicadores declarados a partir del proceso de materialidad realizado por la empresa. Una vez identificados, priorizados y validados, los indicadores fueron incluidos en la Memoria. Los indicadores reportados y verificados se señalan en la siguiente tabla:

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

Respecto de los indicadores verificados, podemos afirmar que no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que estos indicadores incorporados en la Memoria Integrada 2022 de LATAM S.A., no han sido elaborados de acuerdo con el Estándar GRI en los aspectos e indicadores señalados en el alcance.

RESPONSABILIDADES DE LATAM Y DE DELOITTE

La preparación de la Memoria Integrada 2022, así como el contenido de la misma es responsabilidad de LATAM, que además es responsable de definir, adaptar y mantener los sistemas de gestión y control interno de los que se obtiene la información.

Nuestra responsabilidad es emitir una carta de verificación, basado en los procedimientos aplicados en nuestra revisión para los indicadores referenciados en esta carta.

Esta carta ha sido preparada exclusivamente en interés de LATAM, de acuerdo con los términos establecidos en la propuesta de servicios.

Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las normas de independencia requeridas por el Código de Ética de la IFAC.

Las conclusiones de verificación realizadas por Deloitte son válidas para la última versión de la Memoria en nuestro poder, recibida con fecha 27/03/2023.

El alcance de una revisión de seguridad limitada es sustancialmente inferior al de una auditoría o revisión de seguridad razonable, por lo que no proporcionamos opinión de auditoría sobre la Memoria Integrada 2022 de LATAM.

Juan Carlos Jara
Socio

Anexos



EN ESTE CAPITULO

109 **Quiénes somos**
Constitución legal
Objeto de la Sociedad
Propiedades, plantas y equipos
Marcas, patentes, licencias y franquicias
Canales de venta
Información adicional

112 **Gobierno corporativo**
Pacto de Accionistas
Composición del Directorio
Informe Anual de la Gestión del Comité de Directores
Principales ejecutivos

126 **Nuestro negocio**
Marco Regulatorio
Hechos Esenciales
Factores de riesgo

185 **Compromiso con el futuro**
Gases de efecto invernadero
Emisiones atmosféricas significativas

187 **Empleados**
Perfil de los empleados
Permiso postnatal
Formalidad laboral
Libertad de asociación
Inactividad por paro

Quiénes somos

GRUPO LATAM

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RUT: 89.862.200-2

Domicilio: Santiago, Chile

Nombres de fantasía: LATAM Airlines, LATAM Airlines Group, LATAM Group, LAN Airlines, LAN Group y/o LAN

CONSTITUCIÓN LEGAL

Se constituye como Sociedad de Responsabilidad Limitada, por escritura pública de fecha 30 de diciembre de 1983, otorgada en la Notaría de Eduardo Avello Arellano, habiéndose inscrito un extracto de ella en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 20.341 número 11.248 del año 1983 y publicado en el Diario Oficial del día 31 de diciembre de 1983.

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Miguel Garay Figueroa, la Sociedad se transforma en una Sociedad Anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoy LATAM Airlines Group S.A.), la que por expresa disposición de la ley n° 18.400, tiene la calidad de continuadora legal de la empresa pública del Estado creada en el año 1929 bajo el nombre de Línea Aérea Nacional de Chile, en lo relativo a las concesiones aeronáuticas y de radio comunicaciones, derechos de tráfico y otras concesiones administrativas.

OBJETO DE LA SOCIEDAD

a) El comercio del transporte aéreo y/o terrestre en cualquiera de sus formas, ya

sea de pasajeros, carga, correo y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena;

b) La prestación de servicios relacionado con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros;

c) El desarrollo y la explotación de otras actividades derivadas del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo;

d) El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; y

e) La participación en sociedades de cualquier tipo o especie que permitan a la sociedad el cumplimiento de sus fines.

PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS NCG 461: 6.4 PROPIEDADES E INSTALACIONES

Chile

• **Sede:** las instalaciones principales de LATAM en Chile se ubican cerca del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, en Santiago. El complejo cuenta con oficinas, salas de reuniones, espacios para entrenamiento, comedores y cabinas de

simulación utilizadas en los procesos de instrucción de la tripulación. Las oficinas corporativas, a su vez, están ubicadas en Santiago.

• **Base de Mantenimiento:** parte del área del Aeropuerto Internacional de Santiago. Incluye un hangar de aeronaves, almacenes y oficina, además de un espacio para estacionamiento de aviones que tiene capacidad para 30 aeronaves de corto alcance o 10 de largo alcance.

• **Otras instalaciones:** LATAM cuenta también con un centro de entrenamiento de vuelo y un área para la recreación de los empleados, creado con el apoyo de Airbus. Ambos están situados cerca del aeropuerto de Santiago.

Brasil

• **Sede:** las instalaciones principales de LATAM Airlines Brasil se sitúan en la ciudad de São Paulo, en hangares ubicados en el Aeropuerto de Congonhas y alrededores, que son alquilados a Infraero, administradora local del aeropuerto. También está cerca del aeropuerto la Academia de Servicios, donde se realizan procesos de selección, entrenamiento, simulaciones y atención médica.

• **Base de Mantenimiento:** está ubicada en São Carlos, al interior de São Paulo. Además de esa unidad, LATAM Brasil también dispone de espacios para el mantenimiento de aeronaves, adquisición y logística de materiales aeronáuticos en los hangares del aeropuerto de Congonhas.

• **Otras instalaciones:** sede comercial, edificio de uniformes, edificio Morumbi Office Tower, edificio de la Central de Atención y oficinas de la subsidiaria LATAM Travel, todos ubicados en la ciudad de São Paulo.

Otras localidades

• LATAM también dispone de instalaciones en el Aeropuerto Internacional de Miami (Estados Unidos), arrendadas por el aeropuerto a través de un acuerdo de concesión. Incluyen un edificio corporativo, almacenes de carga, con un área refrigerada, una plataforma de estacionamiento de aeronaves y un hangar de mantenimiento con talleres, almacenes y oficinas propias.

• En Argentina, Colombia, Ecuador y Perú, las filiales de LATAM mantienen contratos de arrendamiento de oficinas administrativas y comerciales, hangares y áreas de mantenimiento a través de concesiones aeroportuarias.

Quiénes somos

GRUPO LATAM

MARCAS, PATENTES, LICENCIAS Y FRANQUICIAS

NCG 461: 6.2 NEGOCIOS | GRI 2-1

La marca LATAM ha sido registrada en Argentina, Australia, Bolivia, Canadá, China, Colombia, Corea del Sur, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Hong Kong, India, Japón, México, Nicaragua, Nueva Zelanda, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Taiwán, la Unión Europea, Uruguay, los Estados Unidos y Venezuela; la marca LATAM Airlines ha sido registrada en Argentina, Bolivia, China, Colombia, Corea del Sur, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, India, Japón, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Taiwán, la Unión Europea, Uruguay y Venezuela.

LATAM Airlines Argentina ha sido registrada en Argentina; LATAM Airlines Colombia ha sido registrada en Colombia; LATAM Airlines Ecuador ha sido registrada en Ecuador; LATAM AIRLINES PARAGUAY ha sido registrada en Paraguay y LATAM Airlines Perú ha sido registrada en Perú. LATAM Cargo ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Paraguay,

Perú, la Unión Europea, el Reino Unido, Uruguay, los Estados Unidos y Venezuela. LATAM Cargo Brasil ha sido registrada en Brasil; LATAM Cargo Colombia ha sido registrada en Colombia; LATAM Cargo México ha sido registrada en México.

LATAM Corporate ha sido registrada en Argentina, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, la Unión Europea, el Reino Unido y Uruguay. LATAM Fidelidade ha sido registrada en los siguientes países: Argentina, Australia, Colombia, Ecuador, México, Nueva Zelanda, Paraguay, Perú, la Unión Europea, el Reino Unido, Uruguay y los Estados Unidos. FIDELIDAD ha sido registrada en Argentina; FIDELIDAD TAM ha sido registrada en Paraguay; LATAM Líneas Aéreas ha sido registrada en Argentina, Colombia, Ecuador y Perú; LATAM MRO ha sido registrada en Argentina; Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, la Unión Europea, el Reino Unido, Uruguay, los Estados Unidos y Venezuela. LATAM Pass ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Nueva Zelanda, Paraguay, Perú, la Unión

Europea, el Reino Unido, Uruguay, los Estados Unidos y Venezuela. LATAM Pass Miles ha sido registrada en Nueva Zelanda y Australia. LATAM Tours ha sido registrada en Argentina, Colombia, Ecuador y Perú. LATAM Trade ha sido registrada en Argentina, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, la Unión Europea, el Reino Unido y Uruguay. La marca LATAM Travel ha sido registrada en Argentina, Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, la Unión Europea, el Reino Unido, Uruguay, los Estados Unidos y Venezuela; la marca LATAM Travel Solutions ha sido registrada en Panamá; LATAM Viagens ha sido registrada en Brasil; LATAM, JUNTOS MÁS LEJOS ha sido registrada en Argentina y Ecuador. LATAM, TOGETHER, FURTHER, ha sido registrada en Australia, Nueva Zelanda, el Reino Unido y la Unión Europea.

LATAMPLAY ha sido registrada en Argentina, Colombia y Ecuador. LATIN Airline Network ha sido registrada en México, Nicaragua, Nueva Zelanda, el Reino Unido y la Unión Europea. LIBREVOLADOR ha sido registrado

en Bolivia, Ecuador, Paraguay y Perú. LIBREVOLADORES ha sido registrada en Bolivia, Ecuador, Paraguay y Perú. LIDERES DEL SERVICIO ha sido registrado en Argentina, LÍNEA Aérea Carguera de Colombia ha sido registrado en Colombia.

TAM ha solicitado el registro de marca, registrado o renovado las siguientes marcas en Brasil: LATAM; LATAM Airlines; LATAM Airlines Brasil; LATAM Cargo, LATAM Cargo Brasil; LATAM Fidelidade; LATAM MRO, LATAM Pass; LATAM Trade; TAM Linhas Aéreas; LATAM Travel; LATAM Viagens; LATAMPLAY; Mercado LATAM; VAMOS LATAM.

Quiénes somos

GRUPO LATAM

CANALES DE VENTA

NCG 461: 6.2 NEGOCIOS

Operación de pasajeros:

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

Operaciones de carga:

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

INFORMACIÓN ADICIONAL

NCG 461: 6.1 NEGOCIOS

Seguros aeronáuticos: el grupo LATAM cuenta con Seguro de Aviación, incluyendo Casco y Responsabilidad Legal, que cubre los riesgos inherentes a la operación aérea, así como la pérdida y daño de aeronaves, motores y piezas y responsabilidad civil frente a terceros (pasajeros, carga, equipaje, aeropuertos, etc.). El grupo LATAM es gestionado en conjunto con Grupo IAG (compuesto por British Airways, Iberia y sus subsidiarias y, franquiciados). El aumento de los volúmenes negociados se ha traducido en mejoras en la cobertura y precios más competitivos.

Seguros generales: incluyen diversos riesgos que pueden eventualmente afectar el patrimonio de la empresa, con cobertura multiriesgo (incluyendo riesgos de incendio, robo, equipos informáticos, remesas de valores y otros), seguro automotriz, seguro de transporte aéreo y marítimo y seguro de responsabilidad civil. Además, la empresa contrata seguros de vida, complementarios de salud y accidentes que cubren al personal del grupo.

Clientes: ningún cliente de LATAM representa individualmente más de un 10% de las ventas.

Proveedores: en 2022, 29 proveedores representaban individualmente más del 10% de su categoría: Talma, Orbital y Acciona (aeropuerto); Unilode Aviation Solutions, Envirotainer, STI y American Sales & Management (administración local); Airbus y Boeing (técnico), Gate Gourmet y LSG Sky Chefs (abastecimiento a bordo); Google y Globant (IT & sistemas); Clearly Gottlieb y Accenture (servicios profesionales); Expeditors (transportes), Facebook y Graphene (marketing); Infraero (infraestructura); Alelo, CAE y Amil (servicios a empleados); API Lodging Solutions y Pullman MIA (hoteles); Everfit (uniformes); y Petrobras, WFS, Copec y Repsol (combustible).

Gobierno corporativo

ESTRUCTURA DE PROPIEDAD

PACTO DE ACCIONISTAS

En o alrededor de la fecha de la salida de LATAM del proceso de quiebra (la “Fecha de entrada en vigor”) de acuerdo con los términos y condiciones del plan del Capítulo 11 confirmado por el Tribunal de Quiebras el 18 de junio de 2022, los Acreedores de Respaldo y los Accionistas de Respaldo firmaron un Acuerdo de Accionistas (el “Acuerdo de Accionistas”) que establece, entre otras cosas, que: (A) Por un plazo de dos años a partir de la Fecha de entrada en vigor, las partes del Acuerdo de Accionistas votarán con sus acciones para que el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. esté integrado, tanto inicialmente como al cubrir las vacantes correspondientes, por nueve directores quienes, de acuerdo con la legislación chilena, serán nombrados de la siguiente manera: (i) Cinco directores, incluyendo el vicepresidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A., nominado por los Acreedores de Respaldo; y (ii) cuatro directores, incluyendo el presidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. (que será de nacionalidad chilena), designado por los Accionistas de Respaldo; y (B) durante los primeros cinco años posteriores a la Fecha de entrada en vigor, en caso de liquidación o disolución de LATAM Airlines Group S.A., las recuperaciones de las acciones entregadas a cambio de la Clase B de

los Nuevos Bonos Convertibles en la medida en que se ejerza la opción de conversión en virtud de la misma, estarán subordinadas a cualquier derecho de recuperación por cualquier acción entregada o por entregar en el momento de la conversión de los Nuevos Bonos Convertibles Clase A o los Nuevos Bonos Convertibles Clase C, en cada caso en poder de los Acreedores de Respaldo en la Fecha de entrada en vigor.

COMPOSICIÓN DEL DIRECTORIO DE LATAM AIRLINES GROUP

El 15 de noviembre de 2022, Ignacio Cueto Plaza fue elegido como Presidente del Directorio.

El 15 de noviembre de 2022, se renovó el directorio de LATAM Airlines Group, con la elección de Ignacio Cueto Plaza, Bornah Moghbel, Enrique Cueto Plaza, Frederico Curado, Antonio Gil Nieves, Michael Neruda, Bouk van Geloven, Sonia J.S. Villalobos y Alexander Wilcox.

GESTIÓN DE LATAM AIRLINES GROUP

El CEO de LATAM es el funcionario de mayor rango en LATAM Airlines Group y responde directamente al Directorio de LATAM. El CEO de LATAM está a cargo de la supervisión, la dirección y el control general del negocio de LATAM Airlines Group. En caso de la eventual salida del CEO de LATAM actual, nuestro directorio seleccionará a su sucesor tras recibir recomendaciones del Comité de Liderazgo.

Las oficinas principales de LATAM Airlines Group permanecen en Santiago, Chile.

CONVENCIONES DE VOTO, TRANSFERENCIAS Y OTROS ACUERDOS

Convenciones de Voto

Las partes del acuerdo de accionistas de Holdco I y de TAM han acordado usar el voto de sus acciones con derecho de Holdco I y de TAM para hacer efectivos los acuerdos con respecto a la representación en el directorio de TAM, antes mencionado.

Restricciones de transferencia

Según lo dispuesto en los acuerdos de accionistas antes mencionados, TEP Chile puede vender todas las acciones con derecho a voto de Holdco I que sean de su propiedad como un bloque, sujeto al cumplimiento de las disposiciones de venta en bloque, si se produce un evento de liberación (como se describe a continuación). Un “evento de liberación” sucederá si (i) surge un aumento de capital de LATAM Airlines Group, (ii) TEP Chile no ejerce la totalidad de sus derechos preferentes otorgados bajo la ley vigente chilena con respecto a tal aumento de capital referente a todas sus acciones ordinarias restringidas de LATAM Airlines Group y (iii) una vez completado dicho aumento de capital, la persona designada por TEP Chile para su elección al Directorio de LATAM Airlines Group con la asistencia del Grupo Cueto no resulta elegida al Directorio de LATAM Airlines Group. Como resultado de la implementación de la reestructuración establecida en nuestro Plan de Reorganización, se produjo un “evento de liberación”. Sin embargo, no se ha implementado ninguna venta de las acciones con derecho a voto de Holdco I que detenta TEP Chile.

Gobierno corporativo

ESTRUCTURA DE PROPIEDAD

PACTO DE ACCIONISTAS

Restricción sobre transferencias de acciones de TAM

LATAM acordó, en el acuerdo de accionistas de Holdco I no vender o transferir ninguna de las acciones de TAM a persona alguna (salvo nuestras filiales) en ningún momento mientras que TEP Chile detente acciones con derecho a voto de Holdco I. Sin embargo, LATAM tendrá derecho a realizar dicha venta o transferencia si, al momento de dicha venta o transferencia, LATAM (o su beneficiario) adquiere todas las acciones con derecho a voto de Holdco I propiedad de TEP Chile por un monto igual a la base fiscal de TEP Chile vigente en ese momento en acciones y cualquier costo que TEP Chile deba incurrir para efectos de dicha venta o transferencia. TEP Chile nos ha otorgado irrevocablemente el derecho asignable de comprar todas las acciones con derecho a voto de Holdco I propiedad de TEP Chile en relación con dicha venta.

Opción de Conversión

Conforme al acuerdo de accionistas de Holdco I, tenemos el derecho unilateral de convertir nuestras acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I en el más amplio sentido permitido bajo la ley y de aumentar nuestra representación en los Directorios de TAM y Holdco I, siempre que esté permitido conforme a las leyes

de control de la propiedad en Brasil y otras leyes aplicables, si la conversión no tendrá efectos adversos (según lo antes definido en la sección “Restricciones de Transferencia”). En febrero de 2019, completamos los trámites para el canje de acciones de Holdco I S.A., a través de los cuales LATAM Airlines Group SA aumentó su participación indirecta en TAM S.A., de 48,99% a 51,04%. Esta operación se realizó de conformidad con la Medida Provisional 863/2018 del 13 de diciembre de 2018, a través de la cual se permite la participación de hasta el 100% del capital extranjero en aerolíneas en Brasil.

Si podemos comprar y/o convertir nuestras acciones y no ejercemos oportunamente nuestro derecho a hacerlo, entonces los accionistas controladores de TAM tendrán el derecho de ofrecernos sus acciones de Holdco I con derecho a voto por un monto igual a la contraprestación de venta.

Compra de acciones de TAM

Las partes han acordado que todas las adquisiciones de acciones ordinarias de TAM por parte de LATAM Airlines Group, Holdco I, TAM o cualquiera de sus respectivas subsidiarias a partir del momento efectivo de la combinación serán realizadas por Holdco I.

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

COMPOSICIÓN DEL DIRECTORIO

NCG 461: 3.2 DIRECTORIO

PERFIL DEL DIRECTORIO ¹		
NCG 461 3.2 DIRECTORIO GRI 2-9		
	Hombres	Mujeres
Por sexo	8	1
Por nacionalidad		
Brasil	1	1
Chile	2	0
España	1	0
Estados Unidos	3	0
Países Bajos	1	0
Por rango de edad		
Menos de 30 años	0	0
De 30 a 40 años	3	0
De 41 a 50 años	0	0
De 51 a 60 años	3	1
De 61 a 70 años	2	0
Más de 70 años	0	0
Por antigüedad		
Menos de 3 años	7	0
De 3 a 6 años	1	1
Más de 6 y hasta 9 años	0	0
Más de 9 y hasta 12 años	0	0
Más de 12 años	0	0
Personas con discapacidad	0	0

¹ No hay directores suplentes; todos son titulares.



IGNACIO CUETO

PRESIDENTE DEL DIRECTORIO
RUT: 7.040.324-2

Ignacio Cueto es Director de LATAM Airlines Group y Presidente del Directorio desde 2017. Su trayectoria se inició hace más de 30 años. En 1985, asumió como Vicepresidente de Ventas en Fast Air Carrier, para luego ser Gerente de Servicio y Gerente Comercial de la oficina de ventas de Miami. Fue miembro del Directorio de Ladeco, LAN y LAN Cargo. Fue CEO del Negocio de Pasajeros y Presidente y Director de Operaciones de LAN desde 2005 hasta la combinación con TAM en 2012. Encabezó el establecimiento de las filiales de LATAM en Sudamérica, así como la implementación de alianzas con otras aerolíneas.



BORNAH MOGHBEL

VICEPRESIDENTE DEL DIRECTORIO
RUT: EXTRANJERO

Bornah Moghbel es Vicepresidente del Directorio de LATAM Airlines Group desde noviembre de 2022. Es cofundador y socio de Sixth Street, empresa de inversión líder a nivel mundial que ofrece soluciones de capital a empresas en todas las fases de crecimiento. Desde Nueva York, Moghbel dirige la inversión corporativa de Sixth Street en los mercados públicos, así como su negocio de inversión de activos globales. Tras cofundar Sixth Street en 2009, estableció la presencia de la empresa en Europa antes de regresar a EE.UU. en 2016. Previamente a unirse a Sixth Street, fue inversor en Silver Point Capital y trabajó en el Grupo de Patrocinadores Financieros de UBS Investment Bank. Obtuvo una licenciatura en Economía, con altos honores, y una especialización en Administración de Empresas en la Universidad de California, Berkeley.

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

COMPOSICIÓN DEL DIRECTORIO

NCG 461: 3.2 DIRECTORIO



ENRIQUE CUETO

DIRECTOR TITULAR
RUT: 6.694.239-2

Enrique Cueto es miembro del Directorio de LATAM Airlines Group desde abril de 2020. Anteriormente, ocupó el cargo de Director Ejecutivo de LATAM Airlines Group, desde la combinación entre LAN y TAM en junio de 2012. Entre 1983 y 1993 fue Gerente General de Fast Air, aerolínea chilena de carga. Posteriormente, en los años 1993 y 1994, fue miembro del Directorio de LAN Airlines, para luego asumir como CEO de LAN, cargo que asumió hasta junio de 2012. Es miembro del Directorio de la fundación Endeavor, una organización dedicada a la promoción del empresariado en Chile. Cueto es licenciado en Ciencias Económicas de la Universidad Católica de Chile.



FREDERICO CURADO

DIRECTOR TITULAR
RUT: EXTRANJERO

Frederico Curado forma parte del Directorio de LATAM Airlines Group desde noviembre de 2022, como director independiente. También es director independiente de Transocean desde 2013, presidente del Comité de Salud, Seguridad y Sostenibilidad y miembro del Comité de Gobierno Corporativo. También es director independiente de ABB desde 2016, y presidente del Comité de Compensación. Fue CEO de Embraer entre 2007 a 2016 y de Ultrapar desde 2017 a 2021. Curado es licenciado en Ingeniería Mecánica-Aeronáutica por el Instituto de Tecnología Aeronáutica (ITA) y tiene un MBA Ejecutivo de la Universidad de São Paulo, Brasil.



ANTONIO GIL NIEVAS

DIRECTOR TITULAR
RUT: 23.605.789-5

Antonio Gil Nievas se incorporó al Directorio de LATAM Airlines Group en noviembre de 2022. Es miembro del Directorio de SQM, una empresa chilena que cotiza en la Bolsa de Valores de Nueva York. Tiene más de 25 años de experiencia en funciones de liderazgo estratégico, de gestión, financiero y de inversión a nivel global, europeo y latinoamericano. Fue director general de Moneda Asset Management y trabajó en JP Morgan, siendo Managing Director, CFO global y miembro de los comités ejecutivos globales de varios negocios, entre otros cargos. Comenzó su carrera profesional como consultor estratégico para BCG en España. Licenciado en ingeniería industrial con especialidad en electrónica por el ICAI (Universidad Pontificia Comillas, España). Obtuvo su MBA en la Harvard Business School y también completó el Programa Ejecutivo de Stanford.



MICHAEL NERUDA

DIRECTOR TITULAR
RUT: EXTRANJERO

Michael Neruda es miembro del Directorio de LATAM Airlines Group desde noviembre de 2022. Es socio de Sixth Street, empresa de inversión líder a nivel mundial que ofrece soluciones de capital a empresas en todas las fases de crecimiento. Con sede en San Francisco, Neruda dirige la inversión corporativa de Sixth Street en los mercados públicos. Antes de unirse a Sixth Street en 2015, fue director de Watershed Asset Management, donde dirigió las inversiones en los sectores de consumo y energía. Anteriormente, fue analista de inversiones en MHR Fund Management, Silver Point Capital y Merrill Lynch. Se licenció en Ciencias de la Gestión e Ingeniería por la Universidad de Stanford, es titular de una certificación CFA y actualmente forma parte del Consejo de Administración de los Boys & Girls Clubs de San Francisco.

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

COMPOSICIÓN DEL DIRECTORIO

NCG 461: 3.2 DIRECTORIO



BOUK VAN GELOVEN

DIRECTOR TITULAR
RUT: EXTRANJERO

Bouk van Geloven se incorporó al Directorio de LATAM Airlines Group en noviembre de 2022. Es director general del equipo de inversión norteamericano de Strategic Value Partners LLC, al que se incorporó en 2014 con un enfoque en sectores como aerolíneas, infraestructuras, embalaje e industriales. De 2011 a 2014, estuvo en J.P. Morgan Cazenove y formó parte del equipo de asesoramiento sobre fusiones y adquisiciones estratégicas (M&A). Van Geloven tiene dos títulos de Máster en Econometría y Finanzas Cuantitativas en la Vrije Universiteit de Amsterdam. Ha formado parte de varios consejos de administración mientras estaba en SVP y actualmente es miembro de los directorios de Klöckner Pentaplast y Southern Graphics Systems y forma parte del Comité Asesor de Mattress Firm.



SONIA VILLALOBOS

DIRECTORA TITULAR
RUT: 21.743.859-4

Sonia Villalobos se unió al Directorio de LATAM Airlines en 2018. Es directora de Petrobras y Telefónica Vivo, socia fundadora de Villalobos Consultoría y profesora de posgrado en finanzas en Insper. Fue Gerente de Fondos en América Latina, en Chile, administrando fondos mutuos e institucionales de Larrainvial AGF. Fue responsable de inversiones de capital privado en Brasil, Argentina y Chile para Bassini, Playfair & Associates, LLC. Se graduó en Administración Pública de EAESP/ FGV y obtuvo un Máster en Finanzas de la misma institución.



ALEXANDER WILCOX

DIRECTOR TITULAR
RUT: EXTRANJERO

Alexander Wilcox ha sido miembro del Directorio de LATAM Airlines Group desde octubre de 2020. Tiene una amplia experiencia en la industria de la aviación, donde se ha desempeñado en puestos ejecutivos en diversas aerolíneas entre 1996 y 2005. Es cofundador y CEO de JSX, una aerolínea de chárter de servicio público en los EE.UU. Se graduó en Ciencias Políticas y Lengua Inglesa de la Universidad de Vermont.

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

NGC 461: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO y 10. COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 5 del inciso 8 del artículo 50 bis de la ley nº 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad”, la “Compañía” o “LATAM”), procede a emitir el siguiente informe anual de su gestión respecto del ejercicio 2022.

I. INTEGRACIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

Como parte de la renovación del Directorio por la Junta de Accionistas el 15 de noviembre de 2022, el Comité de Directores de la Sociedad estuvo integrado hasta esa fecha por los señores Eduardo Novoa Castellón, Patrick Horn García y Nicolás Eblen Hirmas. Desde el 15 de noviembre de 2022, el Comité queda integrado por los señores Frederico Curado, Sonia J.S. Villalobos y Michael Neruda. Cabe señalar que el señor Curado detenta la calidad de director independiente y preside el Comité.

II. INFORME DE ACTIVIDADES DEL COMITÉ

Durante el ejercicio 2022 el Comité de Directores sesionó en 46 ocasiones, de manera de ejercer sus facultades y cumplir con sus deberes con arreglo al artículo 50 Bis de la ley nº 18.046 sobre Sociedades Anónimas, como también revisar o evaluar aquellos otros asuntos que el Comité de Directores estimó necesario, los cuales en un año que continúa marcado principalmente por la pandemia del COVID-19 y el Procedimiento Capítulo 11 en Estados Unidos (en adelante el “Capítulo 11”), se enfocan mayoritariamente en temas relacionados al plan de reestructuración de la Compañía con miras a la salida del Capítulo 11.

A continuación, se informan los principales temas tratados.

Examen del balance y los Estados Financieros

El Comité de Directores examinó y revisó los Estados Financieros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2021, como también al cierre de los trimestres terminados al 31 de marzo, al 30 de junio y al 30 de septiembre de 2022, en sesiones extraordinarias de fechas 8 de

marzo, 10 de mayo, 9 de agosto y 8 de noviembre de 2022, respectivamente, incluyendo los informes de los Auditores Externos de la Sociedad, PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores SPA (“PwC”), quienes participaron en las 4 sesiones.

Revisión de informes de deterioro

En las sesiones de fecha 24 de enero, 11 de abril, 8 de julio y 11 de octubre de 2022, el Comité de Directores trató temas relacionados con el análisis de indicios de deterioro respecto de ciertos activos incluidos en los Estados Financieros de la unidad generadora de efectivo Transporte Aéreo. En detalle se trataron los resultados del test de deterioro a diciembre de 2021 y a septiembre de 2022, así como, análisis de indicios de deterioro al 31 de marzo y al 30 de junio de 2022, respectivamente, concluyendo que no se observan indicios de deterioro que ameriten la necesidad de que la Compañía realice pruebas adicionales a tales fechas, ni llevar adelante un ajuste contable de activos en la fecha de realización de test.

Sistemas de compensación para ejecutivos y trabajadores

En la sesión del 7 de marzo de 2022 el Comité examinó sistemas y políticas de remuneraciones vigentes y los planes de

compensación a los ejecutivos principales y a los trabajadores de la Sociedad.

Auditoría Interna

En sesiones ordinarias y extraordinarias del Comité de Directores realizadas los días 24 de enero, 15 de marzo, 9 de mayo, 13 de junio, 8 de agosto, 22 de agosto, 11 de octubre, 14 de noviembre y 14 de diciembre de 2022, se revisaron temas relativos a la Auditoría Interna. Se revisó el estatus del plan de Auditoría Interna llevado a cabo durante el año 2021, destacando la cantidad de proyectos que fueron abordados, los aspectos relevantes en la labor realizada y la presentación de los informes de auditoría en los que se analizan los riesgos más importantes, la presentación y acuerdo del plan de trabajo del año 2022 y los avances del trabajo respecto a dicho plan, así como el avance del plan de transformación de Auditoría Interna y Riesgo.

Auditorías bajo normativa SOX

En las sesiones del Comité de Directores de los días 24 de enero, 7 de marzo, 9 de mayo, 11 de octubre, 14 de noviembre y 14 de diciembre de 2022 se expuso sobre la planificación a seguir en materia de normativa SOX para la certificación del año 2022. También se dio cuenta de los resultados obtenidos en la certificación SOX durante el año

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES
NCG 461: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO y 10. COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES

2021, de los asuntos más relevantes a considerar durante el año 2022, los proyectos de la Compañía que podrían afectar la normativa SOX, los principales impactos de las contingencias COVID-19 y Capítulo 11, y un cronograma a seguir en relación con esta certificación durante el año 2022.

Servicios de auditoría externa

En la sesión del 13 de junio de 2022 PwC expuso sobre el plan de trabajo a seguir en materia de Auditoría Externa durante el año 2022, abordando temas que dicen relación con los requisitos normativos en materia de comunicación y los entregables del trabajo, la composición del equipo de PwC, el enfoque de auditoría consolidado, los avances alcanzados durante el año en la revisión de control interno y el cronograma de actividades y comunicaciones que mantendrán con los miembros del Comité.

Proceso de licitación de los servicios de auditoría externa

En sesiones ordinarias y extraordinarias del Comité de Directores realizadas los días 9 de mayo, 8 y 15 de julio y 8 de agosto de 2022, se revisó el proceso de licitación de Auditores Externos con el objeto de proponer al Directorio y posteriormente a la Junta de Accionistas los candidatos para su elección final.

Gestión de riesgos corporativos

En sesiones ordinarias y extraordinarias del Comité de Directores realizadas los días 18 de enero, 11 de abril y 22 de agosto de 2022, se revisaron materias relacionadas con riesgos corporativos, incluyendo prevención, el modelo de riesgo y su estatus.

Seguridad

En las sesiones del Comité de Directores de los días 7 de marzo y 8 de julio de 2022, se analizaron distintas materias relativas a seguridad, tales como, seguridad física y aérea y Ley de Protección de Datos.

Compliance

El Comité de Directores, en las sesiones ordinarias del 11 de abril y 12 de septiembre de 2022 recibió los reportes y capacitación del Programa de *Compliance* vigente y sus principales contenidos, entre los cuales destacan el compromiso de la alta dirección, las normas y leyes más relevantes el desarrollo de políticas, capacitaciones y comunicaciones, status de los *Third Party Intermediaries* (“TPIs”), la identificación y gestión de riesgos de *Compliance*, y el reporte de *Compliance* a nivel corporativo, entre otros.

Políticas LATAM

En las sesiones del 9 de mayo, 8 de julio, y 8 de agosto de 2022 se analizaron tanto modificaciones a políticas existentes como algunas nuevas políticas, entre las que destacan Política de Control de Acceso Lógico de la Información, Política de Gestión de Riesgo, Política de Fondos por Rendir y de Fondos Fijos.

Examen de reportes relativos a la Política de Operaciones con Partes Relacionadas (“OPR”)

En la sesión del Comité del 13 de junio de 2022, dando cumplimiento a la obligación de reporte establecida en la Política de OPR, la administración informó al Comité de Directores sobre: (i) las operaciones habituales que celebra el grupo LATAM con aquellas filiales en que su participación es inferior al 95%, (ii) las principales operaciones celebradas entre empresas del grupo LATAM en general, y (iii) aquellas operaciones reveladas en la nota de los Estados Financieros sobre transacciones con partes relacionadas.

Revisión del financiamiento DIP (debtor-in-possession) en el marco del Procedimiento Capítulo 11

En sesiones ordinarias y extraordinarias del Comité de Directores realizadas los días 7, 9 y 16 de febrero, 4, 6,

13, 14 y 15 de marzo, 5 de abril, 7 de junio, 1° de septiembre y 11 de octubre, el Comité de Directores revisó y analizó antecedentes respecto del Financiamiento DIP (*debtor-in-possession*) en el marco del Procedimiento Capítulo 11, dando cumplimiento a la normativa referente a operaciones con partes relacionadas, en los casos correspondientes. Asimismo, en las sesiones del 7 de marzo y 5 de abril, se trataron giros asociados al Financiamiento del DIP.

Revisión del Plan de Reorganización en el marco del Procedimiento Capítulo 11

En las sesiones del Comité de Directores de los días 4, 6, 8, 10 y 11 de enero, 3, 7, 9 y 16 de febrero, 4, 6, 13, 14 y 15 de marzo, 5, 20 y 28 de abril, 4, 6 y 10 de mayo, 7 de junio y 1° de septiembre, todas del año 2022, el Comité de Directores revisó y analizó los antecedentes que fueron presentando respecto al plan de reorganización y financiamiento (el “Plan de Reorganización”) en el contexto del Procedimiento Capítulo 11 en Estados Unidos.

Prácticas de gobierno corporativo

En la sesión del Comité de Directores del 11 de abril de 2022 se informa sobre la derogación de la Norma de Carácter General n° 385 de la Comisión

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES NCG 461: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO y 10. COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES

para el Mercado Financiero (CMF) y sobre la nueva Norma de Carácter General n° 461 de la CMF que comenzaría a aplicar a LATAM a partir de la Memoria del año 2022 que se presenta en el año 2023. Además, en esta misma sesión se ratifica el Anexo I de la norma n° 385 que ya había sido revisado para someter a consideración del Directorio.

Recomendaciones del Comité de Directores

Por otra parte, el Comité de Directores efectuó las recomendaciones que se indican más, con ocasión de la designación de Auditores Externos de la Sociedad y Clasificadoras Privadas de Riesgo para el ejercicio 2022.

Informe de Actividades por Sesión del Comité de Directores

El Comité de Directores se reunió y sesionó en las oportunidades que se indican a continuación, con un breve listado de las materias examinadas en cada una de tales sesiones:

- 1)** Sesión Extraordinaria n° 55 – 4/01/2022
 - Actualización Plan de Reorganización LATAM.
- 2)** Sesión Extraordinaria n° 156 – 6/01/2022
 - Actualización Plan de Reorganización LATAM.

- 3)** Sesión Extraordinaria n° 157 – 8/01/2022
 - Actualización Plan de Reorganización LATAM.

- 4)** Sesión Extraordinaria n° 158 – 10/01/2022
 - Actualización Plan de Reorganización LATAM.

- 5)** Sesión Extraordinaria n° 159 – 11/01/2022
 - Actualización Plan de Reorganización LATAM.
 - Backstop Commitment Agreement (BCA).

- 6)** Sesión Extraordinaria n° 160 – 18/01/2022
 - Modelo Gestión de Riesgo.

- 7)** Sesión Ordinaria n° 228 – 24/01/2022
 - Estatus Certificación SOX.
 - Tema Investigación Legal/Compliance.
 - Actualización tema *Environment, Health, Safety Management* (EHS).
 - Tema reservado CEO.
 - Test de deterioro en relación al Estado Financiero al 31.12.2021.
 - Reporte de Deloitte cierre consultoría.
 - Tema de Auditoría Interna.

- 8)** Sesión Extraordinaria n° 161 – 3/02/2022
 - Actualización Plan de Reorganización LATAM.

- 9)** Sesión Extraordinaria n° 162 – 7/02/2022
 - Actualización Plan de Reorganización LATAM.
 - Refinanciamiento del DIP.

- 10)** Sesión Extraordinaria n° 163 – 9/02/2022
 - Actualización Plan de Reorganización LATAM.
 - Refinanciamiento del DIP.

- 11)** Sesión Extraordinaria n° 164 – 16/02/2022
 - Actualización Plan de Reorganización LATAM.
 - Refinanciamiento del DIP.

- 12)** Sesión Extraordinaria n° 165 – 4/03/2022
 - Actualización Plan de Reorganización LATAM.
 - Refinanciamiento del DIP.

- 13)** Sesión Extraordinaria n° 166 – 6/03/2022
 - Actualización Plan de Reorganización LATAM.
 - Refinanciamiento del DIP.

- 14)** Sesión Ordinaria n° 229 – 7/03/2022
 - Actualización temas de DIP.
 - Informe anual de la gestión del Comité de Directores.
 - Resultados Certificación SOX 2021.
 - Temas Corporativos (proposición de auditores externos y clasificadores privados de riesgo para el ejercicio 2022).
 - Actualización tema *Environment, Health, Safety Management* (EHS).
 - Sistemas de Remuneraciones y Planes de Compensación de Ejecutivos y Trabajadores de la Sociedad.
 - Análisis de riesgo – equipo Seguridad.

- 15)** Sesión Extraordinaria n° 167 – 8/03/2022
 - Revisión del MOR del mes de diciembre de 2021 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.
 - Revisión de los Estados Financieros al 31/12/2021.
 - Revisión de los Estados Financieros al 31/12/22 por parte de PwC.
 - Revisión del MOR del mes de enero 2022 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

- 16)** Sesión Extraordinaria n° 168 – 13/03/2022
 - Actualización Plan de Reorganización LATAM.
 - Refinanciamiento del DIP.

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES
NCG 461: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO y
10. COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES

17) Sesión Extraordinaria nº 169 – 14/03/2022

- Actualización Plan de Reorganización LATAM.
- Refinanciamiento del DIP.

18) Sesión Extraordinaria nº 170 – 15/03/2022

- Metas 2022 y plan de transformación
- Propuesta de Plan 2022 de Auditoría Interna.

19) Sesión Extraordinaria nº 171 – 15/03/2022

- Actualización Plan de Reorganización LATAM.
- Refinanciamiento del DIP.

20) Sesión Extraordinaria nº 172 – 29/03/2022

- Revisión del MOR del mes de febrero de 2022 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

21) Sesión Extraordinaria nº 173 – 5/04/2022

- Actualización Plan de Reorganización LATAM.
- Refinanciamiento del DIP.

22) Sesión Ordinaria nº 230 – 11/04/2022

- Norma de Carácter General nº 385 de la CMF.

• Actualización tema *Environment, Health, Safety Management* (EHS).

- Indicios de deterioro en relación a los Estados Financieros al 31/03/2022.
- Cierre abril 2022 /SAP.
- Actualización tema *Compliance*.
- Estatus del Pilar de Riesgo.

23) Sesión Extraordinaria nº 174 – 20/04/2022

- Actualización Plan de Reorganización LATAM.

24) Sesión Extraordinaria nº 175 – 28/04/2022

- Actualización Plan de Reorganización LATAM.
- Tema relativo a Póliza de Seguro.

25) Sesión Extraordinaria nº 176 – 4/05/2022

- Actualización Plan de Reorganización LATAM.

26) Sesión Extraordinaria nº 177 – 6/05/2022

- Actualización Plan de Reorganización LATAM.

27) Sesión Ordinaria nº 231 – 9/05/2022

- Tema reservado Auditoría Interna.
- Gestión medio ambiente y riesgo geopolítico.
- Proceso de licitación Auditores Externos.

• Política de Control de Acceso Lógico de la Información y actualización tema *Environment, Health, Safety Management* (EHS).

- Planificación SOX 2022.
- Otros temas Auditoría Interna.

28) Sesión Extraordinaria nº 178 – 10/05/2022

- Actualización Plan de Reorganización LATAM.

29) Sesión Extraordinaria nº 179 – 10/05/2022

- Revisión del MOR del mes de marzo 2022 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.
- Revisión de los Estados Financieros al 31/03/2022.
- Revisión Interina de los Estados Financieros al 31/03/22 por parte de PwC.

30) Sesión Ordinaria nº 180 – 7/06/2022

- Actualización Plan de Reorganización LATAM.
- Refinanciamiento del DIP.
- Financiamiento de salida de Capítulo 11.

31) Sesión Ordinaria nº 232 – 13/06/2022

- Venta motor a Delta.
- Plan 2022 Auditor Externo PwC.
- Presentación de temas tributarios y operaciones con partes relacionadas.

• Estatus Proyecto Brownfield.

• Temas de Auditoría Interna.

32) Sesión Extraordinaria nº 181 – 14/06/2022

- Revisión del MOR del mes de abril de 2022 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

33) Sesión Ordinaria nº 233 – 8/07/2022

- Indicios de deterioro en relación a los Estados Financieros al 30/06/2022.
- Estatus tema Ley General de Protección de Datos (LGPD).
- Coordinación proceso de Licitación Auditoría Externa.
- Actualización tema *Environment, Health, Safety Management* (EHS).
- Actualización Políticas LATAM.

34) Sesión Extraordinaria nº 182 – 12/07/2022

- Revisión del MOR del mes de mayo de 2022 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

35) Sesión Extraordinaria nº 183 – 15/07/2022

- Presentación técnica de las firmas de Auditores Externos participantes en la Licitación de estos servicios.

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES NCG 461: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO y 10. COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES

36) Sesión Ordinaria nº 234 – 08/08/2022

- Tema Legal.
- Proyecto Loyalty.
- Proceso de Licitación Servicios de Auditoría Externa.
- Actualización Políticas Fondos Fijos.
- Temas de Auditoría Interna.

37) Sesión Extraordinaria nº 184 – 9/09/2022

- Revisión del MOR del mes de junio 2022 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.
- Revisión de los Estados Financieros al 30/06/2022.
- Revisión Interina de los Estados Financieros al 30/06/22 por parte de PwC.

38) Sesión Extraordinaria nº 185 – 22/08/2022

- Estatus Pilar de Riesgos.
- Materias relativas al plan de transformación de Auditoría Interna.

39) Sesión Extraordinaria nº 186 – 29/08/2022

- Revisión del MOR del mes de julio de 2022 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

40) Sesión Extraordinaria nº 187 – 1/09/2022

- Actualización Plan de Reorganización LATAM.
- Financiamiento de salida de Capítulo 11.

41) Sesión Ordinaria nº 235 – 12/09/2022

- Actualización tema Legal.
- Actualización temas de *Compliance*.
- Temas tributarios.
- Estatus planes de acción de tema *Environment, Health, Safety Management (EHS)* y de *Brownfield*.

42) Sesión Extraordinaria nº 188 – 4/10/2022

- Revisión del MOR del mes de agosto de 2022 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

43) Sesión Ordinaria nº 236 – 11/10/2022

- Actualización temas de DIP.
- Test de deterioro para el Q3.
- Principales impactos contables – salida Capítulo 11.
- Estatus Certificación SOX al 30/09/22.
- Actualización tema Fraude.
- Tema de Auditoría Interna.

44) Sesión Extraordinaria nº 189 – 8/11/2022

- Revisión del MOR del mes de septiembre 2022 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.
- Revisión de los Estados Financieros al 30/09/2022.
- Revisión Interina de los Estados Financieros al 30/09/22 por parte de PwC.

45) Sesión Ordinaria nº 237 – 14/11/2022

- Estatus Certificación SOX.
- Tema de Auditoría Interna.

46) Sesión Ordinaria nº 238 – 14/12/2022

- Funcionamiento del Comité de Directores – principales objetivos y responsabilidades.
- Estatus Auditoría Externa y Certificación SOX.
- Temas de Auditoría Interna.

III. REMUNERACIONES Y GASTOS DE COMITÉ DE DIRECTORES.

La Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, celebrada con fecha 20 de abril de 2022, acordó que cada director miembro del Comité mantenga el equivalente a 80 Unidades de Fomento por concepto de dieta mensual pero que dicho monto sea pagado por cada sesión del Comité de Directores a la que efectivamente asista, sin límite de sesiones.

A contar de la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad, celebrada con fecha 15 de noviembre de 2022, se acordó que cada director miembro del Comité reciba una remuneración fija anual de US\$50.000, sin consideración al número de sesiones al que asistan.

Para el funcionamiento del Comité de Directores y sus asesores, la ley nº 18.046 sobre Sociedades Anónimas establece que su presupuesto de gastos deberá ser al menos igual a la suma de las remuneraciones anuales de los miembros del Comité. En este sentido, la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 20 de abril de 2022, aprobó un presupuesto de gastos para el comité de 2.880

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

NCG 461: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO y
10. COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL
COMITÉ DE DIRECTORES

Unidades de Fomento para el año 2022. Durante el año 2022 no se hizo uso de este presupuesto de gastos. Posteriormente, la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 15 de noviembre de 2022 aprobó un presupuesto de gastos para el Comité de Directores de US\$150.000 para el Ejercicio 2023.

IV. RECOMENDACIONES DEL COMITÉ DE DIRECTORES.

IV.1 Proposición de Designación de Auditores Externos.

En la sesión del Comité de Directores del 7 de marzo de 2022 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la ley n° 18.046 sobre Sociedades Anónimas, se acuerda proponer al Directorio de la Sociedad, en base al análisis realizado por la administración respecto del trabajo y la evaluación del desempeño en el año 2021, continuar con los auditores externos PwC para el ejercicio 2022. La propuesta anterior fue aprobada por la Junta de Accionistas de la Sociedad celebrada el 20 de abril de 2022.

IV.2 Proposición de Clasificadoras Privadas de Riesgo.

El Comité de Directores en la sesión del día 7 de marzo de 2022 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la ley n° 18.046 sobre Sociedades Anónimas, acordó proponer al Directorio las Clasificadoras de Riesgo para la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad del 20 de abril de 2022. En tal sentido, el Comité resolvió proponer al Directorio de la Sociedad la designación de las siguientes firmas Clasificadoras de Riesgo locales: Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada, Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada e International Credit Rating (ICR) Compañía Clasificadora de Riesgo Limitada. En cuanto a la clasificadoras de riesgo internacional, el Comité de Directores acordó proponer al Directorio la designación de las siguientes firmas: Fitch Ratings, Inc., Moody's Investors Service y Standard & Poor's Ratings Services.

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

PRINCIPALES EJECUTIVOS

NCG 3.4 EJECUTIVOS PRINCIPALES



ROBERTO ALVO
CEO LATAM AIRLINES GROUP
RUT: 8.823.367-0

Roberto Alvo es Gerente General de LATAM (CEO) desde el 31 de marzo de 2020. Previo a ello, trabajó como Director Comercial de LATAM (CCO) siendo responsable de la gestión de los ingresos de pasajeros y carga del grupo. Anteriormente, fue Vicepresidente Internacional y Alianzas en LATAM Airlines y Vicepresidente de Planificación Estratégica y Desarrollo. Alvo se unió a LAN Airlines en

noviembre de 2001, donde se desempeñó como Director de Administración y Finanzas de LAN Argentina, como Gerente de Desarrollo y Planificación Financiera en LAN Airlines y como Subgerente de Finanzas en LAN Airlines. Antes de trabajar para el grupo, Alvo ocupó diversos cargos en la Sociedad Química y Minera de Chile S.A., una importante empresa minera no metálica. Es ingeniero civil y obtuvo un MBA de IMD en Lausanne, Suiza.



RAMIRO ALFONSÍN
VICEPRESIDENTE DE FINANZAS
RUT: 22.357.225-1

Ramiro Alfonsín es el Vicepresidente de Finanzas (“CFO”) de LATAM, cargo que ocupa desde julio de 2016. Previo a ello, trabajó durante 16 años para Endesa, empresa líder en el suministro de energía, en España, Italia y Chile, donde se desempeñó como Director General Adjunto y Director Financiero

de sus operaciones en Latinoamérica. Antes de unirse al sector energético, trabajó cinco años en Banca Corporativa y de Inversión en diversos bancos europeos. Alfonsín es licenciado en Administración de la Pontificia Universidad Católica de Argentina.



EMILIO DEL REAL
VICEPRESIDENTE PERSONAS
RUT: 9.908.112-0

Emilio del Real es Vicepresidente de Personas de LATAM, cargo que asumió en agosto de 2005. Entre 2003 y 2005, el ejecutivo fue Gerente de Recursos Humanos de D&S, una empresa minorista chilena. Entre 1997 y el 2003, ocupó varios cargos en Unilever,

incluyendo el de Gerente de Recursos Humanos de Unilever Chile, Gerente de Formación y Contratación y Desarrollo Ejecutivo para América Latina. Del Real es psicólogo de la Universidad Gabriela Mistral.

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

PRINCIPALES EJECUTIVOS

NCG 3.4 EJECUTIVOS PRINCIPALES



JUAN CARLOS MENCIÓ
VICEPRESIDENTE LEGAL Y DE
COMPLIANCE
RUT: 24.725.433-1

Juan Carlos Menció es el Vicepresidente Legal y de Compliance de LATAM Airlines Group desde el 1° de septiembre de 2014. Anteriormente se desempeñó como Asesor General para Norteamérica para LATAM Airlines Group y sus empresas relacionadas, así como Consejero General para sus Operaciones de

Carga en todo el mundo, ambas desde 1998. Antes de unirse a LAN, trabajó como abogado particular en Nueva York y Florida representando a varias aerolíneas internacionales. Menció se graduó en Finanzas Internacionales y Marketing por la Escuela de Negocios de la Universidad de Miami y obtuvo su grado de Juris Doctor de la Universidad Loyola.



PAULO MIRANDA
VICEPRESIDENTE DE CLIENTES
RUT: EXTRANJERO

Paulo Miranda es Vicepresidente de Clientes de LATAM desde mayo de 2019. Miranda tiene más de 20 años de experiencia en la industria de la aviación con diferentes posiciones primero en Delta Air Lines en los Estados Unidos y luego en Gol Linhas Aéreas en Brasil. En su último cargo,

Miranda fue responsable del área de Experiencia del Cliente, habiendo trabajado previamente en finanzas, alianzas, así como en la negociación e implementación de empresas conjuntas. Miranda tiene un título en Administración de Empresas de la Carlson School of Management de la Universidad de Minnesota, Estados Unidos.



HERNÁN PASMÁN
VICEPRESIDENTE DE OPERACIONES
Y MANTENIMIENTO
RUT: 21.828.810-3

Hernán Pasmán es Vicepresidente de Operaciones, Mantenimiento y Flota de LATAM Airlines Group desde octubre de 2015. Se unió a LAN Airlines en 2005 como responsable de planificación estratégica y análisis financiero de las áreas técnicas. Entre 2007 y 2010, Pasmán se desempeñó como Director de Operaciones LAN Argentina y

luego, como CEO de LAN Colombia a partir de 2011. Antes de unirse a LATAM, Pasmán fue consultor por McKinsey & Company en Chicago y ocupó posiciones en Citicorp Equity Investments, Telefónica de Argentina y Motorola de Argentina. Pasmán es Ingeniero Industrial del ITBA (1995) y tiene un MBA de la Kellogg Graduate School of Management (2001).

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

PRINCIPALES EJECUTIVOS

NCG 3.4 EJECUTIVOS PRINCIPALES



JULIANA RIOS
VICEPRESIDENTE IT & DIGITAL
RUT: EXTRANJERA

Juliana Rios tiene más de 20 años de experiencia en servicios y tecnología en las industrias financiera y aérea. Su trayectoria abarca la transformación empresarial, fusiones y adquisiciones, la digitalización, la TI y la gestión de proyectos a gran escala como la migración a PSS. Como Vicepresidenta IT & Digital, dirige los esfuerzos de

transformación digital de LATAM Airlines. Previo a su ingreso a LATAM, Rios fue alta ejecutiva en Banco Santander, Brasil, encabezando la estrategia de negocio minorista y experiencia del cliente. Dirigió programas de integración en Brasil, Italia y los Países Bajos. Rios posee un diploma universitario en administración de empresas y un MBA en gestión corporativa de IBMEC, Brasil.



MARTIN ST. GEORGE
VICEPRESIDENTE COMERCIAL
RUT: EXTRANJERO

Martin St. George se unió a LATAM Airlines Group en 2020 como Vicepresidente Comercial después de una carrera de más de 30 años en la industria de la aviación tanto en Norteamérica como en Europa. Previo a LATAM, operaba un despacho de consultoría de estrategia para

aerolíneas y clientes de la industria de viajes en los Estados Unidos, el Caribe y Europa, e incluso se desempeñó como Vicepresidente Comercial interino en Norwegian Air Shuttle ASA. De 2006 a 2019, trabajó para JetBlue Airways, en puestos de marketing, redes, y finalmente como Vicepresidente Comercial en JetBlue. St. George es ingeniero civil graduado del Massachusetts Institute of Technology.



JUAN JOSÉ TOHÁ
DIRECTOR DE ASUNTOS
CORPORATIVOS Y SOSTENIBILIDAD
RUT: 16.655.612-0

Juan José Tohá es periodista con especialización en Sostenibilidad en la Universidad de Oxford, además de máster y doctor en Comunicación de la Universidad Autónoma de Barcelona. Posee amplia experiencia en el diseño e implementación de estrategias comunicacionales y relacionamiento de organizaciones con su entorno. Se ha desempeñado en la oficina regional para América Latina y el Caribe de

la FAO, con sede en Santiago de Chile, además de desempeñar roles de gerente de Comunicaciones de Codelco y de BHP Sudamérica, entre otros. En 2019 se incorporó al grupo LATAM como Director de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad, reportando directamente al CEO del grupo LATAM, y lidera la estrategia corporativa de Asuntos Públicos, Comunicaciones Externas y Sostenibilidad.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

MARCO REGULATORIO

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL

A continuación, presentamos una breve referencia de los efectos importantes de la regulación aeronáutica y de otros tipos vigentes en las jurisdicciones relevantes en donde operamos. Estamos sujetos a la jurisdicción de diversas agencias encargadas de las normas y su aplicación en cada país en donde operamos. Consideramos que hemos obtenido y mantenido las autorizaciones necesarias, incluyendo autorizaciones y certificados de operación donde se requieren, sujetos al cumplimiento continuo de los estatutos, reglas y regulaciones que atañen a la industria de la aviación, incluyendo reglas y regulaciones que pudieran adoptarse en un futuro.

Los países en donde realizamos la mayoría de nuestras operaciones son estados contratantes y miembros permanentes de la OACI, una agencia de la ONU establecida en 1947 para apoyar a la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional. La OACI establece estándares técnicos para la industria internacional de aviación. A falta de una normativa aplicable a nivel local en cuanto a seguridad y mantenimiento, los países en donde operamos han incorporado como referente la mayoría de los estándares técnicos de la OACI. Consideramos que cumplimos materialmente con tales estándares técnicos relevantes.

NORMATIVA AMBIENTAL Y DE RUIDO

En las jurisdicciones en las que operamos, no existen normativas en materia ambiental ni controles impuestos a las aerolíneas, aplicables a los aviones o que de otra manera nos afecten, salvo por las leyes y regulaciones ambientales de aplicación general.

En Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y los Estados Unidos, los aviones deben cumplir con ciertas restricciones de ruido. Los aviones de LATAM cumplen sustancialmente con tales restricciones. Las autoridades chilenas planean pasar normas relativas al ruido para aplicarlas a los aviones que vuelan hacia y dentro de Chile, observando una norma conocida como "Requisitos de etapa 3". Nuestra flota ya cumple con tales estándares, por lo que no consideramos que la promulgación de los estándares propuestos supondría una carga importante para nosotros.

En 2016, la OACI adoptó una resolución que creó el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), que proporciona un marco para una medida mundial basada en el mercado para estabilizar las emisiones de CO₂ en la aviación civil internacional (por ej., vuelos de aviación civil que

salen de un país y llegan a otro). Con la adopción de este marco, la industria de la aviación se volvió la primera en lograr un acuerdo con respecto a sus emisiones de CO₂. El esquema, que define un estándar unificado para regular las emisiones de CO₂ en vuelos internacionales, está implementándose en varias etapas por los estados miembro de la OACI desde 2021 (con los estados miembro voluntarios).

SEGURIDAD

Nuestras operaciones están sujetas a la jurisdicción de diversas agencias en cada país donde operamos; esto establece estándares y requisitos para la operación de aviones y su mantenimiento.

En los Estados Unidos, la Ley de Seguridad de la Aviación y del Transporte requiere, entre otras cosas, que aerolíneas y aeropuertos implementen ciertas medidas de seguridad, como son el requisito de que todo el equipaje de pasajeros sea inspeccionado en busca de explosivos. El fondeo para la seguridad de aerolíneas y aeropuertos requerida bajo la Ley de Seguridad Aérea proviene en parte de una tasa de seguridad de pasajeros de US\$5,60 por segmento, sujeta a un máximo de US\$11,20 por vuelo de ida y vuelta; sin embargo, las aerolíneas son responsables de los costos excedentes

de esta tasa. La implementación de los requisitos de la Ley de Seguridad Aérea ha resultado en mayores costos para las aerolíneas y sus pasajeros. Desde los sucesos del 11 de septiembre de 2001, el Congreso estadounidense ha indicado una serie de procedimientos y requisitos de seguridad, implementados por la TSA (Administración de Seguridad en el Transporte), que han impuesto y seguirán imponiendo cargas sobre las aerolíneas, los pasajeros y los transportistas.

A continuación presentamos algunas normas específicas de la aviación relativas a derechos de ruta y políticas de precio en los países en donde operamos.

CHILE

Regulación Aeronáutica

Tanto la DGAC como la Junta de Aeronáutica Civil ("JAC") supervisan y regulan la industria de aviación chilena. La DGAC reporta directamente a la Fuerza Aérea de Chile y es responsable de supervisar el cumplimiento de la ley y las regulaciones chilenas relativas a la navegación aérea. La JAC es la autoridad chilena de aviación civil. Principalmente con base en el Decreto Ley N° 2.564, que regula la

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

MARCO REGULATORIO

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL

aviación comercial, la JAC establece las principales políticas comerciales de la industria de aviación en Chile y regula la asignación de rutas internacionales y el cumplimiento con ciertos requisitos de seguros, mientras que la DGAC regula las operaciones de vuelo, incluyendo estándares de personal, aviones y seguridad, control de tránsito aéreo y gestión de aeropuertos. Hemos obtenido y mantenido las autorizaciones necesarias del gobierno chileno para llevar a cabo operaciones de vuelo, incluyendo autorizaciones y certificados de la JAC y certificados técnicos de operación de la DGAC, cuya continuidad está sujeta al cumplimiento continuo de los estatutos, reglas y regulaciones que atañen a la industria de aviación, incluyendo reglas y regulaciones que pudieran adoptarse en el futuro.

Chile es un estado contratante, así como miembro permanente, de la OACI. Las autoridades chilenas han incorporado los estándares técnicos de la OACI para la industria de aviación internacional en las leyes y regulaciones del país. A falta de una regulación aplicable a nivel local en cuanto a seguridad y mantenimiento, la DGAC de Chile ha incorporado como referente la mayoría de los estándares técnicos de la OACI. Consideramos que cumplimos materialmente con tales estándares técnicos relevantes.

Derechos de ruta

Rutas domésticas: Las aerolíneas chilenas no necesitan obtener permisos para llevar pasajeros y carga en rutas domésticas, sino sólo cumplir con requisitos técnicos y de seguros establecidos respectivamente por la DGAC y la JAC. No existen barreras normativas que eviten que una aerolínea extranjera cree una subsidiaria chilena y entre al mercado doméstico chileno a través de dicha subsidiaria. El 18 de enero de 2012, el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Economía de Chile anunciaron una apertura unilateral de los cielos chilenos domésticos. Esto fue ratificado en noviembre de 2013 y ha estado en vigor desde entonces.

Rutas internacionales: Como aerolínea que ofrece servicios en rutas internacionales, LATAM también está sujeta a diversos acuerdos bilaterales de transportación civil aérea que regulan el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Chile y varios otros países. No podemos asegurar que los acuerdos bilaterales existentes entre Chile y los gobiernos extranjeros continuarán y que cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más tratados bilaterales no llegue a tener un efecto adverso importante sobre nuestras operaciones y resultados financieros.

Los derechos de ruta internacionales, al igual que sus derechos de aterrizaje correspondientes, se derivan de una serie de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Chile y gobiernos extranjeros. Bajo estos acuerdos, el gobierno de un país otorga al gobierno de otro país el derecho a designar una o más de sus aerolíneas domésticas para que opere servicios programados a ciertos destinos del primero y, en algunos casos, para conectar más destinos en un tercer país. En Chile, cuando se vuelven disponibles frecuencias de ruta adicionales desde y hacia ciudades extranjeras, cualquier aerolínea calificada podrá presentar una solicitud para obtenerlas. Si existe más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la JAC la otorgará a través de licitación pública por un plazo de cinco años. La JAC otorga frecuencias de ruta a condición de que la aerolínea receptora las opere de manera permanente. Si la aerolínea deja de operar una ruta por un periodo de seis meses o más, la JAC podrá revocar sus derechos a esa ruta. Las frecuencias de rutas internacionales pueden transferirse libremente. En el pasado, generalmente hemos pagado sólo montos nominales por frecuencias de rutas internacionales obtenidas en licitaciones sin competencia.

Política de precios de pasajes

Las aerolíneas chilenas están autorizadas para establecer sus propias tarifas domésticas e internacionales sin regulación gubernamental. Para obtener más información, ver “Regulación Antimonopolios” a continuación. En 1997, la Comisión Antimonopolios aprobó e impuso un plan autorregulatorio de tarifas específico para nuestras operaciones domésticas en Chile, en línea con la directriz de la Comisión Antimonopolios de mantener un entorno competitivo. De acuerdo con este plan, debemos notificar a la JAC de cualquier aumento o decremento en las tarifas estándar en rutas consideradas “no competitivas” por la JAC y cualquier decremento en las tarifas de rutas “competitivas” con al menos 20 días de anticipación. Debemos notificar a la JAC de cualquier aumento en tarifas en rutas “competitivas” con al menos 10 días de anticipación. Asimismo, las autoridades chilenas ahora requieren que justifiquemos cualquier modificación que realicemos a nuestras tarifas en rutas no competitivas. También debemos asegurar que nuestras tarifas promedio en rutas no competitivas no sean mayores que las de rutas competitivas de distancia similar.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

MARCO REGULATORIO

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL

PERÚ

Regulación Aeronáutica

La Dirección General de Aeronáutica Civil (la “PDGAC”) supervisa y regula la industria de la aviación peruana. La DGAC reporta directamente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y es responsable de supervisar el cumplimiento de la ley y las regulaciones peruanas relativas a la navegación aérea. Además, la DGAC regula la asignación de rutas nacionales e internacionales y el cumplimiento de ciertos requisitos de seguros, así como las operaciones de vuelo, incluyendo estándares de personal, aviones y seguridad, control de tránsito aéreo y gestión de aeropuertos. Hemos obtenido y mantenido las autorizaciones necesarias del gobierno peruano para llevar a cabo operaciones de vuelo, incluyendo certificados de autorización y certificados técnicos de operación, cuya continuidad está sujeta al cumplimiento continuo de los estatutos, reglas y regulaciones que atañen a la industria de aviación, incluyendo reglas y regulaciones que pudieran adoptarse en un futuro.

Perú es un estado contratante y miembro permanente de la OACI. La OACI establece estándares técnicos para la industria de aviación internacional,

que las autoridades peruanas han incorporado a las leyes y regulaciones del país. A falta de una regulación aplicable a nivel local en Perú en cuanto a seguridad y mantenimiento, la PDGAC ha incorporado como referente la mayoría de los estándares técnicos de la OACI. Consideramos que cumplimos materialmente con todos los estándares técnicos relevantes.

Derechos de ruta

Rutas domésticas: Las aerolíneas peruanas deben obtener permisos relativos al transporte de pasajeros y carga en cualquier ruta doméstica y para cumplir con los requisitos técnicos establecidos por la PDGAC. Las aerolíneas no peruanas no pueden ofrecer servicios aéreos domésticos entre destinos dentro de Perú.

Rutas internacionales: Como aerolínea que ofrece servicios en rutas internacionales, LATAM Airlines Perú también está sujeta a diversos acuerdos bilaterales de transportación civil aérea que regulan el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Perú y varios otros países. No podemos asegurar que los acuerdos bilaterales existentes entre Perú y los gobiernos extranjeros continuarán y que cualquier modificación, suspensión o revocación

de uno o más tratados bilaterales no llegue a tener un efecto adverso importante sobre nuestras operaciones y resultados financieros.

Los derechos de ruta internacionales, al igual que sus derechos de aterrizaje correspondientes, se derivan de una serie de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Perú y gobiernos extranjeros. Bajo estos acuerdos, el gobierno de un país otorga al gobierno de otro país el derecho a designar una o más de sus aerolíneas domésticas para que opere servicios programados a ciertos destinos del primero y, en algunos casos, para conectar más destinos en un tercer país. En Perú, cuando se vuelven disponibles frecuencias de rutas adicionales desde y hacia ciudades extranjeras, cualquier aerolínea calificada podrá presentar una solicitud para obtenerlas. Si existe más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la PDGAC la otorgará a través de licitación pública por un plazo de cuatro años. La PDGAC otorga frecuencias de ruta a condición de que la aerolínea receptora las opere de manera permanente. Si la aerolínea deja de operar una ruta por un periodo de 90 días o más, la PDGAC podrá revocar sus derechos a esa ruta. En los últimos años, la PDGAC ha revocado las frecuencias de ruta no utilizadas de varios operadores peruanos.

ECUADOR

Regulación Aeronáutica

Existen dos instituciones que controlan la aviación comercial a nombre del Estado: (i) El Consejo Nacional de Aviación Civil (el “CNAC”), que dirige la política de aviación; y (ii) la “DGAC”, que es una agencia de regulación y control técnico. La CNAC emite permisos de operación y otorga concesiones de operación a aerolíneas nacionales e internacionales. También emite opiniones de tratados bilaterales y multilaterales de transporte aéreo, asigna rutas y derechos de tráfico y aprueba acuerdos de operación conjunta, como wet leases (arrendamiento con tripulantes) y códigos compartidos.

Fundamentalmente, la DGAC es responsable de:

- Asegurar que los estándares nacionales y regulaciones técnicas, así como los estándares y regulaciones internacionales de la OACI, sean observados;
- Mantener registros de seguros, aeronavegabilidad y licencias de los aviones civiles de Ecuador;
- Mantener el Registro Nacional de Aeronaves;

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

MARCO REGULATORIO

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL

- Emitir licencias a tripulantes;
- Controlar el tráfico aéreo dentro del espacio aéreo doméstico;
- Aprobar códigos compartidos; y
- Modificar permisos de operación.

La DGAC también debe cumplir con los estándares y métodos recomendados de la OACI, dado que Ecuador es un signatario de la Convención de Chicago de 1944.

Derechos de ruta

Rutas domésticas: Las aerolíneas deben obtener autorización de la CNAC (un permiso de operación o concesión) para poder ofrecer servicios de transporte aéreo. En el caso de las operaciones domésticas, sólo las empresas incorporadas en Ecuador pueden operar localmente y sólo los aviones con licencia ecuatoriana y dry leases (arrendamientos sin tripulantes) tienen autorización de operar a nivel doméstico.

Rutas internacionales: Los permisos para las operaciones internacionales se basan en tratados de transporte aéreo firmados por Ecuador o bien, aplica el principio de reciprocidad. Todas las aerolíneas que funcionan en Latinoamérica incorporadas en países miembros de la Comunidad

Andina de Naciones (“CAN”) obtienen sus derechos de tráfico con base en las decisiones actualmente en vigor bajo dicho régimen, en particular, la Decisión N° 582 de 2004, que garantiza el libre acceso a mercados, sin restricción alguna salvo consideraciones técnicas.

Política de precios de pasajes

El 13 de octubre de 2011, se aprobó la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado con el fin de evitar, prevenir, corregir, eliminar y sancionar el abuso del poder de mercado por parte de operadores económicos, así como para sancionar acuerdos restrictivos, desleales y que incluyan prácticas colusorias. Esta Ley crea una nueva entidad pública como autoridad máxima para su aplicación y establece procedimientos de investigación y las sanciones aplicables, que son severas. Las tarifas no están reguladas y sólo son susceptibles de registro. En general, los tratados bilaterales de transporte aéreo contemplan que las tarifas aéreas sean reguladas por las normas del país de origen.

BRASIL

Regulación Aeronáutica

La industria de aviación brasileña está regulada y supervisada por la ANAC.

La ANAC reporta directamente a la Secretaría de Aviación Civil, que está subordinada al Poder Ejecutivo Federal del país. Principalmente con base en la Ley N° 11.182/2005, la ANAC fue creada para regular la aviación comercial, la navegación aérea, la asignación de rutas domésticas e internacionales, el cumplimiento de ciertos requisitos de seguros, operaciones de vuelo, incluyendo estándares de personal, aviación y seguridad, control de tránsito aéreo, en este caso compartiendo actividades y responsabilidades con el *Departamento de Controle do Espaço Aéreo* (Departamento de Control del Espacio Aéreo o “DECEA”) que es una secretaría pública subordinada a su vez al Ministerio de Defensa de Brasil y gestión de aeropuertos, en este último caso compartiendo responsabilidades con la *Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária* (Empresa Brasileña de Infraestructura Aeroportuaria o “INFRAERO”), una empresa pública creada por la Ley N° 5862/72 y responsable de administrar, operar y explorar los aeropuertos brasileños de manera industrial y comercial (a excepción de los aeropuertos otorgados a la iniciativa privada).

LATAM Group ha obtenido y mantenido las autorizaciones necesarias del gobierno brasileño para llevar a cabo operaciones de vuelo, incluyendo certificados de

autorización y certificados técnicos de operación de la ANAC, cuya continuidad está sujeta al cumplimiento continuo de los estatutos, reglas y normativas que atañen a la industria de la aviación, incluyendo reglas y regulaciones que pudieran adoptarse en un futuro.

La ANAC es la autoridad brasileña de aviación civil y es responsable de supervisar el cumplimiento de las leyes y regulaciones brasileñas relativas a la navegación aérea. Brasil es un estado contratante y miembro permanente de la OACI. La OACI establece estándares técnicos para la industria de aviación internacional, que las autoridades brasileñas, representadas por el Ministerio de Defensa de Brasil, han incorporado a las leyes y regulaciones del país. A falta de una regulación aplicable en Brasil en cuanto a seguridad y mantenimiento, la ANAC ha incorporado como referente la mayoría de los estándares técnicos de la OACI.

Derechos de ruta

Rutas domésticas: Las aerolíneas brasileñas operan bajo una concesión de servicios públicos y, por esa razón, las aerolíneas brasileñas están obligadas a obtener una concesión de las autoridades brasileñas para brindar servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

MARCO REGULATORIO

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL

Además, también se requiere un Certificado de Operador Aéreo (“COA” o “AOC”, por sus siglas en inglés) para que las aerolíneas brasileñas puedan ofrecer servicios regulares de transporte de pasajeros o carga. Las aerolíneas brasileñas también deben cumplir con todos los requisitos técnicos establecidos por la autoridad de aviación de Brasil (ANAC). Con base en el Código Brasileño de Aeronáutica (“CBA”) establecido por la Ley Federal Brasileña N° 7.565/86, no hay limitaciones a la propiedad de las aerolíneas brasileñas por parte de inversionistas extranjeros. El CBA también establece que las aerolíneas no brasileñas no están autorizadas para ofrecer servicios de transporte aéreo nacional en Brasil.

Rutas internacionales: Las aerolíneas brasileñas y extranjeras que ofrecen servicios en rutas internacionales también están sujetas a diversos acuerdos bilaterales de transportación civil aérea que regulan el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Brasil y varios otros países. Los derechos de ruta internacionales, al igual que sus derechos de aterrizaje correspondientes, se derivan de una serie de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Brasil y gobiernos extranjeros. Bajo estos acuerdos, el gobierno de un país otorga al gobierno de otro país el derecho a designar una o más de sus

aerolíneas domésticas para que opere servicios programados a ciertos destinos del primero y, en algunos casos, para conectar más destinos en un tercer país. En Brasil, cuando se vuelven disponibles frecuencias de rutas adicionales desde y hacia ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible podrá presentar una solicitud para obtenerlas. Si existe más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la ANAC deberá llevar a cabo una licitación pública y otorgarla a la aerolínea seleccionada. La ANAC otorga frecuencias de ruta a condición de que la aerolínea receptora las opere de manera permanente. La resolución 491/18 de la ANAC indica los requisitos para establecer la infrautilización de una frecuencia y cómo puede ser revocada y reasignada. Esta disposición de la resolución entró en vigor en septiembre de 2019.

Política de precios de pasajes

Las aerolíneas brasileñas y extranjeras tienen permiso de establecer sus propias tarifas internacionales y domésticas (esto último sólo para las brasileñas), sin regulación gubernamental, siempre que no abusen de una posición dominante que pudieran tener en el mercado. Las aerolíneas podrán presentar quejas ante el Tribunal Antimonopolios con respecto a prácticas monopólicas u otras relativas a los precios, perpetradas por otras

aerolíneas, que estén en violación de las leyes antimonopolios de Brasil.

COLOMBIA

Regulación Aeronáutica

La entidad gubernamental a cargo de regular, dirigir y supervisar la aviación civil en Colombia es la Aeronáutica Civil (“AC”), una agencia técnica adscrita al Ministerio de Transportes. La AC es una autoridad aeronáutica para todo el territorio doméstico, a cargo de regular y supervisar el espacio aéreo colombiano. La AC podrá interpretar, aplicar y complementar toda la regulación relativa a la aviación civil y al transporte aéreo para asegurar el cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (“RAC”). La AC también otorga los permisos necesarios para el transporte aéreo.

Derechos de ruta

La AC otorga permisos de operación a operadores domésticos y extranjeros que tengan intención de operar dentro, desde y hacia Colombia. En el caso de las aerolíneas colombianas, para obtener el permiso de operación, la empresa deberá cumplir con los RAC y con los requisitos legales, económicos y técnicos para poder participar en audiencias públicas donde se considera la conveniencia y

necesidad pública del servicio. El mismo proceso deberá seguirse para agregar rutas nacionales e internacionales cuya concesión está sujeta a instrumentos bilaterales suscritos por Colombia. La única excepción para no cumplir con el procedimiento de audiencia pública es que la solicitud provenga de un país miembro de la CAN o que la ruta o el permiso solicitado sea parte de un régimen desregulado. Incluso si no pasa por el proceso de audiencia pública, la aerolínea debe presentar un estudio completo a la AC y la solicitud se hace pública en el sitio web de la autoridad. Las rutas no pueden transferirse en ninguna circunstancia y no existe límite alguno a la inversión extranjera en aerolíneas domésticas.

Política de precios de pasajes

Desde julio de 2007, como se estipula en la resolución 3299 de la entidad de Aeronáutica Civil, se eliminaron las tarifas mínimas de pasajes para el transporte internacional y doméstico. Bajo la resolución 904, emitida en febrero de 2012, la autoridad de Aeronáutica Civil dejó de imponer la obligación de cobrar un cargo por combustible (fuel surcharge) para el transporte doméstico e internacional de pasajeros y carga. Desde el 1° de abril de 2012, las aerolíneas ahora pueden decidir libremente si cobrarán este cargo por combustible.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

MARCO REGULATORIO

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL

En caso de que se cobre dicho cargo por combustible, deberá ser parte del costo del pasaje, pero desglosado independientemente en los pasajes, publicidad u otros métodos de marketing que emplee la empresa.

Del mismo modo, a partir del 1° de abril de 2012, no existe ya restricción sobre las tarifas máximas publicadas por las aerolíneas o con respecto a las obligaciones de éstas de reportar a la autoridad de aeronáutica civil las tarifas y condiciones el día posterior a su publicación.

Las tarifas administrativas no están sujetas a cambios y su cobro es de carácter obligatorio para el transporte de pasajeros bajo los Reglamentos de Aeronáutica Civil. Las tarifas administrativas diferenciadas aplican a la venta de pasajes realizada por canales de Internet.

REGULACIÓN ANTIMONOPOLIOS

Chile

La autoridad antimonopolios de Chile, a la que llamamos la Fiscalía Nacional Económica (“FNE”), supervisa e investiga asuntos de competencia, regidos por el Decreto Ley No. 211 de 1973, según lo

enmendado o la “Ley Antimonopolios”. La Ley Antimonopolios establece como anticompetitiva cualquier conducta que impida, restrinja o dificulte la competencia o que se proponga producir dichos efectos.

La Ley Antimonopolios continúa, dando ejemplos de las siguientes conductas anticompetitivas: (i) cárteles; (ii) abuso de dominio; y (iii) interdependencia. La Ley Antimonopolios define las prácticas abusivas como *“La explotación abusiva, por parte de un agente económico o un grupo de tales agentes, de una posición dominante en el mercado, fijando precios de venta o compra, imponiendo a una venta la adquisición de otro producto, asignando territorios o cuotas de mercado o imponiendo abusos similares a otros; así como prácticas depredadoras o competencia desleal, llevadas a cabo con el propósito de alcanzar, mantener o aumentar una posición dominante.”*

Una persona agraviada puede demandar por daños y perjuicios derivados de un incumplimiento de la Ley Antimonopolios mediante una demanda ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile (el “TDLC”). El TDLC tiene la autoridad de imponer una variedad de sanciones por violaciones de la Ley Antimonopolios, incluyendo: i) la modificación o terminación de actos y

contratos; ii) la modificación o disolución de las personas jurídicas implicadas en las conductas sancionadas; y/o (iii) la imposición de una multa de hasta un 30% de las ventas de la entidad infractora correspondiente a la línea de productos y/o servicios asociados a la infracción, durante todo el plazo en que duró la infracción; alternatively, una multa equivalente al doble del beneficio económico obtenido por la empresa infractora; y, cuando no se pueda aplicar ninguna de estas alternativas, una multa de hasta USD 50.000.000, aproximadamente (60.000 UTA).

Como se describió anteriormente bajo “-Derechos de Ruta-Política de Precios de Pasajes”, en la Resolución N°445 de agosto de 1995, el TDLC aprobó una transacción de combinación de control entre LAN Chile y LADECO; sin embargo, impuso un plan de tarifas autorregulatorio específico para el mercado nacional de pasajeros aéreos, consistente con la directiva del TDLC para mantener un entorno competitivo dentro del mercado nacional. Este Plan de Política de Precios de Pasajes fue actualizado por el TDLC en particular para mantener su objetivo, que consiste en una regulación arancelaria, a través de la cual se establecen tarifas máximas en rutas no competitivas bajo un esquema de cumplimiento mensual.

Desde octubre de 1997, LATAM y LATAM Chile siguen un plan de autorregulación, que fue modificado y aprobado por el TDLC en julio de 2005 y nuevamente en septiembre de 2011. En febrero de 2010, la FNE finalizó la investigación iniciada en 2007 sobre nuestro cumplimiento con este plan de autorregulación y no se realizaron observaciones adicionales.

En junio de 2012, las autoridades de competencia en Chile y Brasil impusieron respectivamente ciertas medidas de mitigación como parte de sus requisitos para aprobar la combinación de LAN-TAM. Asimismo, la asociación se sometió a las autoridades antimonopolios de Alemania, Italia, España y Argentina. Todas estas jurisdicciones otorgaron autorizaciones sin restricciones para la transacción. Para obtener más información respecto de estas medidas de mitigación, ver a continuación:

El 21 de septiembre de 2011, el TDLC emitió una decisión (la “Decisión”) respecto del proceso de consulta iniciado el 28 de enero de 2011 relativo a la combinación de LAN y TAM. En la Decisión, el TDLC aprobó la propuesta de combinación de LAN y TAM, sujeta a 14 condiciones, descritas de forma general a continuación:

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

MARCO REGULATORIO

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL

1. Intercambio de ciertos slots en el Aeropuerto de Guarulhos en São Paulo, Brasil;

2. Ampliación del programa de viajero frecuente a aerolíneas que operan o están dispuestas a operar las rutas de Santiago-São Paulo, Santiago-Río de Janeiro, Santiago-Montevideo y Santiago-Asunción por un plazo de cinco años a partir del momento efectivo de la combinación;

3. Ejecución de acuerdos interlínea con aerolíneas que operan las rutas de Santiago-São Paulo, Santiago-Río de Janeiro y Santiago-Asunción;

4. Ciertas restricciones de capacidad y otras restricciones transitorias aplicables a la ruta Santiago-São Paulo;

5. Ciertas modificaciones al plan tarifario de autorregulación de LAN aprobado por el TDLC respecto del negocio de transporte de pasajeros doméstico;

6. La obligación de LATAM de renunciar a una alianza mundial de líneas aéreas en un plazo no mayor a 24 meses a partir de la fecha en que se haga efectiva la combinación, salvo que el TDLC apruebe lo contrario o, en su caso, elegir no participar en ninguna de estas alianzas;

7. Ciertas restricciones sobre acuerdos de código compartido fuera de la alianza mundial de líneas aéreas a las que pertenece LATAM para rutas con origen o destino en Chile o que conectan con Norteamérica y Europa o con Avianca/TACA o Gol para rutas internacionales en Sudamérica, incluyendo la obligación de consultar y obtener la aprobación del TDLC antes de ejecutar algunos de dichos acuerdos de código compartido;

8. El abandono de cuatro frecuencias de tránsito aéreo con derechos de quinta libertad entre Chile y Perú y limitantes sobre la adquisición de más de 75%, según sea aplicable, de las frecuencias de tránsito aéreo en esa ruta y el plazo por el que ciertas frecuencias de tránsito aéreo pudieran ser otorgadas por las autoridades chilenas de transporte aéreo a LATAM;

9. Emisión de una declaración por parte de LATAM apoyando la apertura unilateral de los cielos domésticos de Chile (cabotaje) y abstención de cualquier acción que impida dicha apertura;

10. Promoción por parte de LATAM del crecimiento y operación normal de los aeropuertos de Guarulhos (Brasil) y Arturo Merino Benítez (Chile) para facilitar el acceso a ellos para otras aerolíneas;

11. Algunas restricciones sobre incentivos a agencias de viajes:

12. Mantener temporalmente 12 vuelos de ida y vuelta por semana entre Chile y los Estados Unidos y al menos siete vuelos semanales de ida y vuelta sin escalas entre Chile y Europa;

13. Ciertas restricciones transitorias sobre el aumento de tarifas en las rutas de Santiago-São Paulo y Santiago-Río de Janeiro para el negocio de transporte de pasajeros y para la ruta de Chile-Brasil para el negocio de carga; y

14. Contratación de un consultor independiente, experto en operaciones de aerolíneas que, durante 36 meses y en coordinación con la FNE, dará seguimiento y hará auditorías del cumplimiento de las condiciones impuestas por la Decisión.

Alrededor de junio de 2015, la FNE inició una acción judicial en contra de LATAM ante el TDLC, alegando que LATAM no cumplía con ciertas medidas de mitigación relativas a los acuerdos de código compartido con aerolíneas fuera de la alianza mundial de LATAM, según lo indicado en párrafos anteriores. Si bien LATAM rechazó esta denuncia y respondió a ella de manera acorde, la FNE y LATAM llegaron a un acuerdo

resolutorio (el “Acuerdo Resolutorio”). El Acuerdo de Resolución, aprobado por el TDLC el 22 de diciembre de 2015, puso fin al proceso legal iniciado por la FNE y no estableció violación alguna por parte de LATAM de las resoluciones del TDLC ni de reglamentos antimonopolios aplicables. El Acuerdo Resolutorio sí estableció la obligación de LATAM de modificar/terminar ciertos acuerdos de código compartido y contratar a un tercero consultor independiente, que haría las veces de asesor a la FNE para dar seguimiento al cumplimiento por parte de LATAM de la Séptima Condición del Acuerdo Resolutorio.

El 31 de octubre de 2018, el TDLC aprobó los acuerdos de negocio conjunto (JBA, por sus siglas en inglés) entre LATAM y American Airlines y entre LATAM e IAG, sujetos a nueve medidas de mitigación. El 23 de mayo de 2019, la Corte Suprema de Chile revocó la decisión del TDLC y ambos acuerdos fueron rechazados. El 26 de septiembre de 2019, LATAM anunció que el JBA con American Airlines sería terminado y, el 6 de diciembre de 2019, LATAM anunció que el JBA con IAG no sería implementado.

A partir del 15 de octubre de 2019, LATAM Airlines Group S.A. fue notificada que la Fiscalía Nacional Económica

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

MARCO REGULATORIO

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL

(“FNE”) había iniciado la investigación de oficio Rol N° 2585-19, en relación con el Acuerdo entre LATAM Airlines Group S.A. y Delta Airlines, Inc. El 13 de agosto de 2021, la FNE, Delta y LATAM llegaron a un acuerdo extrajudicial por el cual se cerró la investigación.

El 31 de enero de 2022, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por el TDLC sobre una solicitud de aclaración de LATAM sobre la Séptima Condición de la Decisión. Esta resolución establece que los párrafos VII.1 y VII.3 de dicha Condición aplican a LATAM, aunque no pertenezca a una alianza global de aerolíneas.

LATAM Airlines Group S.A. y Delta Air Lines alcanzaron con éxito un acuerdo sobre la implementación, junto con ciertas medidas de mitigación para su Acuerdo de Joint Venture (JVA, por sus siglas en inglés) con la FNE y el 28 de octubre de 2021, recibieron la aprobación del acuerdo por parte del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“TDLC”) de Chile.

Brasil

El CADE aprobó la combinación de LAN/TAM por decisión unánime durante una audiencia el 14 de diciembre de 2011, sujeta a las siguientes condiciones:

El nuevo grupo combinado (LATAM) debería abandonar una de las dos alianzas mundiales a las que pertenecía (Star Alliance o oneworld); y (2) el nuevo grupo combinado (LATAM) debería ofrecer el intercambio de dos pares de slots en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, para ser ocupados por un tercero ocasional interesado en ofrecer vuelos directos sin escala entre São Paulo y Santiago, Chile. Estas imposiciones están en línea con las medidas de mitigación adoptadas por el TDLC en Chile.

El 24 de febrero de 2021, el CADE aprobó sin recursos la empresa conjunta (*joint venture* o JV) entre Delta Air Lines y LATAM Airlines Group. Anteriormente, en un caso aparte, el CADE aprobó sin recursos la adquisición por parte de Delta de hasta 20% de las acciones ordinarias de LATAM el 18 de marzo de 2020.

Uruguay

El 14 de diciembre de 2020, la Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia de Uruguay aprobó la JV entre LATAM y Delta Air Lines. El mismo acuerdo fue presentado ante la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica el 21 de septiembre de 2020 y aprobado por

defecto el 20 de diciembre de 2020, dado que el plazo previsto por la Ley del Código Aeronáutico a la autoridad para resolver el asunto expiró (90 días después de la presentación).

Estados Unidos

El 8 de julio de 2020, LATAM y Delta Air Lines presentaron su JV ante el Departamento de Transporte (DOT, por sus siglas en inglés) solicitando la aprobación y autorización antimonopolio de todos los acuerdos de alianza.

El 30 de septiembre de 2022, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT) aprobó la empresa conjunta entre Delta Air Lines y LATAM Airlines Group.

Colombia

El 4 de septiembre de 2020, LATAM y Delta presentaron la JV ante Aerocivil, solicitando la aprobación del acuerdo, que fue finalmente recibido el 10 de mayo de 2021.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

Santiago, 12 de enero de 2022 ACUERDOS DE ACCIONISTAS Y ACREEDORES SOPORTANTES

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores Nº 306:

Como fuera informado previamente, la Sociedad y algunas de sus filiales directas e indirectas (en adelante, conjuntamente con LATAM, los “Deudores”) 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”).

Como parte del Procedimiento Capítulo 11 y las potenciales transacciones de reestructuración bajo el mismo de los Deudores y/o de algunas de sus deudas, la Sociedad celebró acuerdos de confidencialidad (colectivamente, los “NDAs”) con ciertas contrapartes,

en virtud de los cuales la Sociedad acordó divulgar públicamente cierta información, incluyendo información material no pública (la “Información Revelada”), al ocurrir ciertos eventos establecidos en los NDAs. En cumplimiento de sus obligaciones en virtud de algunos de dichos NDAs, la Sociedad proporciona la Información Revelada, como Anexos 99.1 y 99.2 del presente documento.

Santiago, 12 de enero de 2022 ACUERDOS DE ACCIONISTAS Y ACREEDORES SOPORTANTES

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores Nº 306:

1. Según fue informado previamente, en el contexto del proceso de reorganización de LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (en adelante, dichas filiales conjuntamente con LATAM, los “Deudores”) en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) de

acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos (el “Código de Quiebras”), ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (el “Tribunal”), el 26 de noviembre de 2021 los Deudores presentaron ante el Tribunal un plan de reorganización y financiamiento (el “Plan de Reorganización”) que contempla una serie de transacciones para emerger con éxito del Procedimiento Capítulo 11 en cumplimiento de todas las leyes aplicables.

2. Dicho Plan de Reorganización contempla el apoyo de (i) un grupo de acreedores valistas de LATAM representados por Evercore (los “Acreedores Soportantes”); y (ii) Delta Air Lines, Inc. (“Delta”), Qatar Airways Investment (UK) Ltd. (“Qatar”), el grupo Cueto (i.e., Costa Verde Aeronáutica S.A. e Inversiones Costa Verde Ltda. y Cía. en Comandita Por Acciones), y el grupo Eblen (i.e., Andes Aérea SpA, Inversiones Pia SpA y Comercial Las Vertientes SpA). En adelante, Delta, Qatar y el grupo Cueto, los “Accionistas Soportantes”, y junto con los Acreedores Soportantes, las “Partes Soportantes”.

3. Según fue informado previamente, el Plan de Reorganización, contempla entre otras cosas:

i. La emisión de nuevas acciones de pago ordinarias (las “Nuevas Acciones de Pago”), representativas de aproximadamente US\$800 millones. Dichas Nuevas Acciones de Pago se ofrecerán de forma preferente a todos los accionistas de la Sociedad, conforme lo exige la legislación vigente; en el entendido, sin embargo, que sujeto a la suscripción de acuerdos de compromiso de soporte (los “Acuerdos de Soporte”) y a la documentación definitiva, (y) los Accionistas Soportantes han acordado respaldar hasta US\$400 millones de Nuevas Acciones de Pago sin tener derecho a ningún pago como resultado de dicho compromiso; y (z) los Acreedores Soportantes han acordado respaldar los US\$400 millones restantes, a cambio de una retribución del 20% calculado sobre dicha cantidad.

ii. La emisión de tres clases de nuevos bonos convertibles (los “Nuevos Bonos Convertibles”) denominados “Nuevos Bonos Convertibles Clase A”, “Nuevos Bonos Convertibles Clase B” y “Nuevos Bonos Convertibles Clase C”.

Los Nuevos Bonos Convertibles Clase B están destinados a captar nuevos fondos por un importe total de aproximadamente US\$1.373 millones. Por otro lado, los Nuevos Bonos Convertibles Clase C son por un

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

importe agregado de aproximadamente US\$6.816 millones. En la medida que dichos Nuevos Bonos Convertibles Clase C sean suscritos por los acreedores valistas, dicha suscripción requeriría (i) un aporte de nuevos fondos de aproximadamente US\$3.269 millones; y (ii) la aceptación de dichos instrumentos, en dación en pago de sus créditos, por aproximadamente US\$3.547 millones.

Todos los Nuevos Bonos Convertibles serán ofrecidos de forma preferente a los accionistas de LATAM, conforme lo exige la legislación aplicable; en el entendido, sin embargo, que sujeto a la suscripción de los Acuerdos de Soporte y la documentación definitiva, (y) los Accionistas Soportantes han acordado respaldar totalmente la colocación de los Nuevos Bonos Convertibles Clase B sin tener derecho a ningún pago a cambio de dicho compromiso; y (z) los Acreedores Soportantes han acordado respaldar la colocación de la totalidad de los Nuevos Bonos Convertibles Clase C a cambio de una retribución del 20% calculada sobre el citado importe de contribución de nuevos fondos de aproximadamente US\$3.269 millones.

4. En relación con los compromisos de soporte descritos anteriormente, en esta fecha LATAM ha suscrito, con

las Partes Soportantes, Acuerdos de Soporte, cuyos términos principales se describen a continuación:

i. Fecha Límite: Los Acuerdos de Soporte contemplan el 30 de septiembre de 2022 como fecha límite de los compromisos asumidos por las Partes Soportantes en virtud dichos acuerdos y del Plan de Reorganización, sujeto a ciertas prórrogas habituales en este tipo de transacciones (incluyendo, sin limitación, el retraso en emerger del Procedimiento Capítulo 11 debido a la identificación de una nueva variante de COVID-19).

ii. Asignación Directa: En la medida en que no sean suscritos por los accionistas de LATAM durante el respectivo período de suscripción DocuSign Envelope ID: A8D394A6-513B-4648-A9D5-19BB851F0F5C 3 preferente, el 50% de los Nuevos Bonos Convertibles Clase C (correspondiente a aproximadamente, la cantidad de US\$3.408 millones), será asignado directamente a los Acreedores Soportantes a cambio de una combinación de, por una parte, una contribución de nuevos fondos a LATAM; y por otra, una dación en pago por sus créditos valistas, en la siguiente proporción: 52,037% en dación en pago por sus créditos valistas; y 47,963% de contribución de nuevos fondos.

iii. Pago por el Compromiso de Soporte:

Los Acreedores Soportantes tienen derecho a un pago del 20%, pagadero en efectivo, calculado sobre el monto de nuevos recursos que los Acreedores Soportantes han acordado contribuir a LATAM (es decir, calculado sobre, aproximadamente, US\$3.669 millones). (el “Pago por el Compromiso de Soporte”).

iv. Transacción alternativa:

Los Deudores no podrán buscar, proponer o celebrar ninguna transacción que sea una alternativa a las transacciones de reestructuración establecidas en el Plan de Reorganización, sujeto a ciertas excepciones, como las que son consistentes con los deberes fiduciarios del directorio de la Sociedad.

v. Eventos de terminación:

Los Acuerdos de Soporte contienen eventos de terminación habituales y mutuamente aceptables para los Deudores y las Partes Soportantes, incluyendo eventos de terminación causados por: (i) la ocurrencia de eventos que tengan un efecto material adverso en la Sociedad o en sus operaciones; y (ii) la falta de liquidez de la Sociedad o la disminución de sus ingresos.

vi. Pagos por terminación: El Acuerdo de Soporte suscrito con los Acreedores

Soportantes contempla pagos por terminación en caso de que se le ponga término a dicho Acuerdo de Soporte. Dichos pagos por terminación oscilan entre el 10% y el 50% del Pago por el Compromiso de Soporte, dependiendo del evento que haya provocado la terminación de dicho acuerdo.

vii. Declaraciones y Garantías; Condiciones Precedentes; y Obligaciones de Hacer y No Hacer:

Los Acuerdos de Soporte contienen declaraciones y garantías, condiciones precedentes y obligaciones de hacer y no hacer habituales en este tipo de reestructuraciones.

viii. Acuerdo de Derechos de Registro (Registration Rights Agreement):

LATAM y los Acreedores Soportantes negociararán de buena fe un acuerdo de derechos de registro (registration rights agreement) de las nuevas acciones que se entregarán a los Acreedores Soportantes en relación con el Plan de Reorganización, que permitirá a dichas Partes Soportantes registrar acciones en los Estados Unidos de América en la forma de ADSs.

5. Conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebras, el Tribunal debe aprobar estos Acuerdos de Soporte y el Pago por el Compromiso de Soporte. En

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

virtud de lo anterior, con esta fecha, la Compañía ha presentado al Tribunal los Acuerdos de Soporte para su aprobación y confirmación.

6. La Sociedad mantendrá informados a sus accionistas, acreedores y al mercado sobre el progreso del Procedimiento Capítulo 11. Además, LATAM sigue centrándose en asegurar que su estrategia de salida le permita emerger con una estructura de capital robusta, una liquidez adecuada y la capacidad de ejecutar con éxito su plan de negocios de manera sostenible en el tiempo y en cumplimiento de todas las leyes aplicables.

Santiago, 18 de febrero de 2022 CONTRATO DE CRÉDITO DIP REFUNDIDO Y MODIFICADO

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores Nº 306:

- Según fue informado previamente, el contrato denominado Super-Priority Debtor-InPossession Term Loan Agreement (el “Contrato de Crédito DIP

Existente”) celebrado en el contexto del proceso de reorganización de LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (conjuntamente con LATAM, los “Deudores”) en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) pendiente ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York que conoce del Procedimiento Capítulo 11 (el “Tribunal”), contempla un financiamiento Tramo A, un financiamiento Tramo B y financiamiento Tramo C, por un monto de hasta US\$1,3 billones, US\$750 millones y US\$1,15 billones, respectivamente.

- Como se informó anteriormente, la fecha de vencimiento programada del Contrato de Crédito DIP Existente es el 8 de abril de 2022. Teniendo en cuenta esto, y a la luz de que el Procedimiento del Capítulo 11 está actualmente en curso y que los Deudores no van a emerger del mismo antes del 8 de abril de 2022, LATAM solicitó y recibió varias propuestas de financiamiento para una extensión y/o refinanciamiento del Contrato de Crédito DIP Existente, las cuales han sido evaluadas y negociadas oportunamente por la Sociedad junto con sus asesores.

- En este sentido, el Comité de Directores de LATAM, en sesión celebrada el 16 de febrero de 2022, revisó dichas

propuestas de financiamiento y recomendó al Directorio aprobar la propuesta presentada por un grupo de financistas compuesto por (i) Oaktree Capital Management, L.P., y determinados fondos, cuentas y entidades asesoradas por Oaktree (“OCM”); (ii) Apollo Management Holdings, L.P., y determinados fondos, cuentas y entidades asesoradas por Apollo (“Apollo”); (iii) DocuSign Envelope ID: D32A9C6C-FOA4-4D6A-B5AF-CDC1541AB742 2 QA Investments Limited (“QA”); (iv) Costa Verde Aeronáutica S.A. (“Costa Verde”); (v) Lozuy S.A. (“Lozuy”); y (vi) Delta Air Lines, Inc. (“Delta”) (en adelante, la “Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada”). En una sesión celebrada el 17 de febrero de 2022, el Directorio de la Sociedad, por unanimidad de los directores independientes, acordó aprobar la Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada, sujeto a la aprobación del Tribunal.

- Un texto refundido y modificado del Contrato de Crédito DIP Existente (el “Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”) fue sometido a la aprobación del Tribunal con fecha 17 de febrero de 2022. El Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado amplía la fecha de vencimiento prevista de

todos los tramos del Contrato de Crédito 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 como se describe más adelante:

» Acreedores:

- » Los acreedores bajo el Tramo A y el Tramo B siguen siendo los mismos que los previstos en el Contrato de Crédito DIP Existente.

- » Los acreedores del Tramo C son QA, Costa Verde, Lozuy, Delta, OCM y Apollo. QA, Costa Verde, Lozuy y Delta son prestamistas del Tramo C en virtud del Contrato de Crédito DIP Existente y mantendrán sus compromisos de financiamiento bajo el Tramo C, mientras que OCM y Apollo proporcionarán nuevo financiamiento en virtud del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

» Monto Comprometido:

- » Los montos comprometidos bajo el Tramo A y el Tramo B permanecen inalterados, por lo que siguen siendo de US\$1,3 billones y US\$750 millones, por concepto de capital, respectivamente.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

» A su vez, el monto comprometido bajo el Tramo C se incrementa de los actuales US\$1,15 billones a US\$1,245 billones, por concepto de capital. Este aumento está destinado a cubrir los costos de refinanciamiento del Tramo C existente bajo el Contrato de Crédito DIP Existente.

» Fecha de Vencimiento Programada:

» El Tramo A, el Tramo B y el Tramo C tendrán una fecha de vencimiento programada para el 8 de agosto de 2022, sin perjuicio de que LATAM pueda prorrogar dicha fecha de vencimiento a su discreción, en una o más prórrogas de períodos de al menos 30 días cada una, hasta una fecha no posterior al 31 de octubre de 2022; en el entendido, que LATAM podrá adicionalmente prorrogar la fecha de vencimiento hasta una fecha no posterior a lo que ocurra primero entre (x) el 30 de noviembre de 2022, o (y) la terminación del Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración suscrito en apoyo del plan de reorganización presentado por los Deudores en el contexto del Procedimiento Capítulo 11, de acuerdo con sus términos, en el caso de que la Organización Mundial de la Salud o los Centros

de Control de Enfermedades de los Estados Unidos hayan designado o caracterizado cualquier variante del SARS-CoV-2 (es decir el virus que causa el COVID-19) como “variante preocupante”.

» Todo lo anterior, a menos que la fecha de vencimiento se acelere de acuerdo con sus términos, incluyendo, sin limitación, en el caso de un evento de incumplimiento bajo el Contrato de Crédito DIP (en adelante, la “Fecha de Vencimiento”).

» Intereses y Comisiones:

» Intereses bajo el Tramo A y el Tramo B:

► Tanto la tasa de interés como las fechas de pago de intereses dependerán de la elección que haga LATAM al momento de solicitar un desembolso con cargo al financiamiento Tramo A y Tramo B, pudiendo optar entre (i) pagar intereses en dinero al vencimiento de cada período trimestral de interés, o (ii) capitalizar dichos intereses para pagarlos en efectivo en la Fecha de Vencimiento. En uno u otro caso, LATAM podrá

además elegir la tasa de interés aplicable, pudiendo optar entre la tasa eurodólar o la tasa base alternativa (“ABR” - Alternate Base Rate).

► Los préstamos Tramo A cuyos intereses sea pagaderos en dinero al vencimiento de cada período de interés o cuyos intereses sean capitalizados en forma trimestral para ser pagados en la Fecha de Vencimiento, devengarán intereses a una tasa LIBO más 9,5% anual, en el caso de créditos eurodólar, y a 8,5% anual más la tasa base en el caso de créditos ABR.

► La tasa de interés en los préstamos Tramo B permanece inalterada respecto a la contemplada en el Contrato de Crédito DIP Existente. Por ende, los préstamos Tramo B que sean capitalizados en forma trimestral para ser pagados en la Fecha de Vencimiento, devengarán intereses a una tasa LIBO más 7,5% anual (en el caso de créditos eurodólar), y a 6,5% anual más la tasa base (en el caso de créditos ABR). Por su parte, en el caso de los préstamos Tramo B que sean pagaderos en dinero al vencimiento de cada período

trimestral de intereses, se devengarán a una tasa LIBO más 7% anual (en el caso de créditos eurodólar), y a 6% anual más la tasa base (en el caso de créditos ABR).

» Comisiones y Otros Cargos:

» Una comisión de disponibilidad (Undrawn Commitment Fee) pagadera en dinero equivalente a un 0,5% anual de los compromisos de financiamiento Tramo A y Tramo B que permanezcan disponibles, la cual se calculará diariamente, y será pagadera en el último día hábil de cada trimestre hasta la Fecha de Vencimiento.

» Una comisión de disponibilidad (Undrawn Commitment Fee) pagadera en dinero equivalente a un 0,5% anual de los compromisos de financiamiento Tramo C que permanezcan disponibles, la cual será pagadera en la Fecha de Vencimiento y se calculará como si se hubiese devengado diariamente y se hubiese capitalizado en forma trimestral.

» Una comisión de salida con respecto al financiamiento Tramo C pagadera en la fecha de pago

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

o prepago de la totalidad de los préstamos Tramo C, de un 3,0% calculada sobre el monto de capital adeudado de todos los préstamos Tramo C desembolsados por ciertos financistas del Tramo C (la “Comisión de Salida del Tramo C”).

» Una comisión que se devenga en la fecha de vencimiento del financiamiento Tramo C, de un 5,5% calculada sobre la suma de (i) el monto de capital adeudado bajo todos los préstamos Tramo C otorgados por los financistas del Tramo C que tengan derecho a la Comisión de Salida del Tramo C; y (ii) la Comisión de Salida del Tramo C.

» Una comisión de modificación la cual se devenga en la fecha de cierre pero es pagadera en la fecha de prepago voluntario, o de pago de los préstamos Tramo A en la Fecha de Vencimiento, pagadera en dinero por una cantidad equivalente a un 3% de los compromisos de financiamiento bajo el Tramo A vigentes en la fecha de cierre del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

» Una comisión de modificación la cual se devenga en la fecha de cierre pero pagadera en la fecha de prepago voluntario, o de pago de los

préstamos Tramo B en la Fecha de DocuSign Envelope ID: D32A9C6C-FOA4-4D6A-B5AF-CDC1541AB742 5 Vencimiento, pagadera en dinero por una cantidad equivalente a un 3% de los compromisos de financiamiento bajo el Tramo B vigentes en la fecha de cierre del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

» **Garantías y Preferencias:** El financiamiento Tramo C refinanciado continuará siendo asegurado por los mismos activos que actualmente aseguran el financiamiento Tramo C vigente bajo el Contrato de Crédito DIP Existente.

LATAM se encuentra a la espera de lo que disponga el Tribunal en respuesta a la Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada.

Santiago, 23 de febrero de 2022 REGISTRO DE ADRs ADICIONALES

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la

“Sociedad”), inscripción Registro de Valores Nº 306:

Como fuera informado, con ocasión del proceso reorganización en los Estados Unidos de América (“Estados Unidos”) 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”) en que se encuentra la Sociedad y alguna de sus filiales, los ADRs (American Depositary Receipt) de la Compañía si bien fueron deslistados de la Bolsa de Nueva York (NYSE), se han seguido transando en el mercado OTC (*over-the-counter*) en Estados Unidos.

Considerando que el último registro de ADRs de LATAM ante la Securities Exchange Commission (“SEC”) fue solicitado y aprobado el año 2011 por 200 millones de ADRs y que, a esta fecha, la mayoría de dichos ADRs ya han sido emitidos, la Administración de la Sociedad ha considerado conveniente presentar ante la SEC una solicitud para registrar 200 millones de ADR adicionales, con el objeto de tener disponibles para emisión en el mercado.

Se hace presente que con esta ampliación de la disponibilidad de ADRs la Sociedad no emite nuevas acciones

ni aumenta su capital, sino sólo permite que los inversionistas en Estados Unidos accedan a este valor, el que tiene como activo subyacente las acciones ordinarias de LATAM, previamente emitidas.

Santiago, 7 de marzo de 2022 CONTRATO DE CRÉDITO DIP REFUNDIDO Y MODIFICADO

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores Nº 306:

• Hacemos referencia al hecho esencial de fecha 18 de febrero de 2022, relativo a la propuesta de un texto refundido y modificado del contrato denominado SuperPriority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement (dicho contrato, el “Contrato de Crédito DIP Existente”, y la propuesta de un texto refundido y modificado del mismo, la “Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”) presentado para la aprobación del Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (el “Tribunal”) el 17 de febrero de 2022.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

•LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (conjuntamente, los “Deudores”) han acordado ciertas modificaciones adicionales (las “Modificaciones Adicionales”) a la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado con los posibles acreedores bajo el mismo.

•El Comité de Directores de LATAM, en sesión celebrada el 6 de marzo de 2022, revisó dichas Modificaciones Adicionales y recomendó al Directorio su aprobación. En una sesión celebrada el 6 de marzo de 2022, el Directorio de la Sociedad, por unanimidad de los directores independientes, acordó aprobar las Modificaciones Adicionales, sujetas a la aprobación del Tribunal. En consecuencia, el 7 de marzo de 2022 se presentó al Tribunal un borrador revisado de la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (incluyendo las Modificaciones Adicionales) para su aprobación.

•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. Los principales cambios se refieren a lo siguiente:

» Intereses y Comisiones:

» Intereses:

► La tasa de interés de los préstamos bajo el Tramo A cuyos intereses son pagaderos en efectivo al final de cada período de interés se aumenta de LIBO más 9,50% anual a LIBO más 9,75% anual para los préstamos en euros y desde la tasa base más 8.50% hasta la tasa base más 8.75% para préstamos realizados con referencia a la tasa base alternativa.

► La tasa de interés de los préstamos bajo el Tramo A cuyos intereses se capitalizan trimestralmente para su pago en la fecha de vencimiento se incrementa de LIBO más el 9,50% anual al LIBO más el 11.00% anual para los préstamos en euros y desde la tasa base más 8.50% hasta la tasa base más 10.00% para préstamos realizados con referencia a la tasa base alternativa.

► La tasa de interés de los préstamos bajo el Tramo C se

incrementa de LIBO más el 12% anual a LIBO más el 15% anual.

» Comisiones:

► Los Deudores pagarán una comisión adicional equivalente al 1,00% de los compromisos de financiamiento desembolsados y no desembolsados de cada (i) acreedor del Tramo A, (ii) acreedor del Tramo B, y (iii) cada acreedor del Tramo C que, conforme a la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado, califica como un acreedor Apollo u Oaktree (las “Comisiones de Cierre”), que se devengarán en su totalidad en la fecha de cierre de la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

» Condiciones adicionales:

► Será una condición para el financiamiento que el Tribunal haya dictado la orden de declaración informativa (disclosure statement) y la orden de aprobación del soporte (backstop approval).

LATAM está a la espera de la decisión del Tribunal en respuesta a la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

Santiago, 8 de marzo de 2022 REPORTE OPERACIONAL MENSUAL- ENERO

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley n° 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General n° 30, debidamente facultado por el Directorio en sesión realizada con esta misma fecha, informo a la Comisión para el Mercado Financiero, como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Compañía”), lo siguiente:

• Como parte de las obligaciones de reporte que tiene que cumplir LATAM dentro del Procedimiento Capítulo 11, se encuentra la preparación y entrega de un informe mensual denominado MOR por sus siglas en inglés Monthly Operating Report (“MOR”).

• En virtud de lo anterior, ponemos a disposición de vuestra Comisión y del mercado en general, el MOR correspondiente al mes diciembre de 2021 y el MOR correspondiente al mes de enero de 2022, emitidos con fecha de hoy.

• El MOR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

regulación aplicable y ha sido DocuSign Envelope ID: 865ECBD4-5D19-4CF8-9515-F49B5A17450D preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

Santiago, 8 de marzo de 2022 DESEMBOLSO BAJO CONTRATO DE CRÉDITO DIP

En virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley n° 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General n° 30 de 1989 de esta Superintendencia, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Compañía”), inscripción Registro de Valores N° 306:

- Según fuera informado previamente, LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas que son parte del proceso de reorganización en Estados Unidos (“Procedimiento Capítulo 11”), son parte de un contrato denominado Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement (el “Contrato de Crédito DIP”) por un monto de hasta US\$3.200 millones, estructurado en distintos tramos, denominados Tramo A (por hasta US\$1.300 millones); Tramo B (por

hasta US\$750 millones); y Tramo C (por hasta US\$1.150 millones).

- Mediante hechos esenciales de fecha 8 de octubre de 2020, 9 de junio de 2021, 10 de noviembre de 2021 y 23 de diciembre de 2021, LATAM informó la ocurrencia del primer, segundo, tercer y cuarto desembolso bajo el Contrato de Crédito DIP por un monto de US\$1.150 millones, US\$500 millones, US\$200 millones y US\$100 millones, respectivamente.

- En consideración a la extensión de las restricciones sanitarias y de movilidad impuestas por las autoridades, así como del análisis de la proyección de liquidez, con fecha de hoy se informa que se ha solicitado un nuevo desembolso bajo el Contrato de Crédito DIP por un monto de US\$300 millones. Dicho desembolso sería efectuado en US\$38.552.295,92 por los financistas del Tramo A, en US\$227.343.750,00 por los financistas del Tramo B, y en US\$34.103.954,08 por los financistas del Tramo C, conforme a lo dispuesto en el Contrato de Crédito DIP.

Santiago, 14 de marzo de 2022 NUEVO CONTRATO DE CRÉDITO DIP REFUNDIDO Y MODIFICADO

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del

Artículo 10° de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General n° 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores N° 306:

- Hacemos referencia a los hechos esenciales de fecha 18 de febrero de 2022 y 7 de marzo de 2022, relativos a la propuesta (las “Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada”) de un texto refundido y modificado del contrato denominado Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement (dicho contrato, el “Contrato de Crédito DIP Existente”) celebrado en el contexto del proceso de reorganización de LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (conjuntamente, los “Deudores”) en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York que conoce del Procedimiento Capítulo 11 (el “Tribunal”). Como se informó anteriormente, la Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada se presentó inicialmente para la aprobación del Tribunal el 17 de febrero de 2022, y posteriormente el 7 de marzo de 2022.

- No obstante lo anterior, los Deudores han continuado con un proceso de marketing para una modificación y refinanciamiento del Contrato de Crédito DIP Existente con la expectativa de obtener mejores términos y condiciones que los incluidos en la Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada. A este respecto, los Deudores han aceptado una propuesta alternativa proporcionada por un grupo diferente de posibles acreedores (dicha propuesta, la “Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada”). La Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada ha sido evaluada y negociada oportunamente por la Sociedad junto con sus asesores.

- En este sentido, el Comité de Directores de LATAM, en reunión celebrada el 14 de marzo de 2022, revisó la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada y recomendó al Directorio la aprobación de dicha propuesta. El Directorio de la Sociedad, en sesión celebrada el 14 de marzo de 2022, por unanimidad de los directores independientes, acordó aprobar la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada, sujeto a la aprobación del Tribunal.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

• El 14 de marzo de 2022 se presentó al Tribunal para su aprobación un nuevo texto refundido y modificado del Contrato de Crédito DIP Existente (el “Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”). El Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (i) refinancia y sustituye en su totalidad los Tramos A, B y C existentes en el Contrato de Crédito DIP Existente; (ii) contempla una fecha de vencimiento acorde con el calendario que los Deudores prevén para emerger del Procedimiento Capítulo 11; e (iii) incluye ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con el Contrato de Crédito DIP Existente y la Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada, como se describe más detalladamente a continuación:

» Acreedores:

» Los acreedores del Tramo A son JPMorgan Chase Bank, N.A. y sus filiales (“JPM”) y algunas entidades y fondos pertenecientes a un sindicato organizado por JPM.

» Los acreedores del Tramo C son algunas de las partes del Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración (Restructuring Support Agreement) celebrado en el marco del plan

de reorganización presentado por los Deudores en el Procedimiento Capítulo 11 (el “Plan de Reorganización”).

» Tramos y monto comprometido; Desembolsos:

» La Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada contempla un nuevo financiamiento bajo el Tramo A y un nuevo financiamiento bajo el Tramo C de hasta US\$2.050 millones y US\$1.650 millones, respectivamente.

» La Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada contempla un desembolso inicial de US\$2.750 millones, que se tendrá lugar en la fecha de cierre del Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

» Fecha de Vencimiento Programada:

» La Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada contempla una fecha de vencimiento programada para el 8 de agosto de 2022, sujeta a la posibilidad de que LATAM pueda extender dicha fecha de

vencimiento a su discreción, en una o más extensiones de períodos de al menos 30 días cada una, hasta una fecha no posterior al 14 de octubre de 2022; en el entendido, que LATAM podrá adicionalmente prorrogar la fecha de vencimiento hasta una fecha no posterior a lo que ocurra primero entre (x) el 30 de noviembre de 2022, o (y) la terminación del Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración suscrito como soporte al Plan de Reorganización, de acuerdo con sus términos, en caso de que la Organización Mundial de la Salud o los Centros de Control de Enfermedades de los Estados Unidos hayan designado o caracterizado cualquier variante del SARS-CoV-2 (es decir el virus que causa el COVID-19) como “variante preocupante”. En lo sucesivo, la fecha de vencimiento programada, que podrá ser prorrogada según lo dispuesto en el presente párrafo, la “Fecha de Vencimiento”.

» Cualquier prórroga más allá del 14 de octubre de 2022 será posible en la medida en que (i) no se haya producido y continúe ningún incumplimiento o evento de incumplimiento y (ii) la fecha límite bajo los acuerdos de soporte celebrados se haya prorrogado hasta

una fecha igual o posterior a la Fecha de Vencimiento (después de dar efecto a dicha solicitud de prórroga).

» Todo lo anterior, a menos que la Fecha de Vencimiento se acelere de acuerdo con sus términos, incluyendo, sin limitación, en el caso de un evento de incumplimiento bajo el Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

» Intereses y comisiones:

» Intereses bajo el Tramo A y el Tramo C

► Tanto la tasa de interés aplicable como las fechas de pago de los intereses dependerán de la elección realizada por LATAM en el momento de solicitar un desembolso bajo el Tramo A y el Tramo C, pudiendo LATAM elegir entre (i) pagar los intereses en efectivo al vencimiento de cada periodo de intereses trimestral, o (ii) capitalizar dichos intereses trimestralmente para ser pagados en la Fecha de Vencimiento. En cualquiera de los dos casos, LATAM también podrá elegir la tasa de interés aplicable, pudiendo elegir entre SOFR o la Tasa Base Alternativa (“ABR”).

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

► Los préstamos bajo Tramo A, cuyos intereses son pagaderos en efectivo al final de cada período de intereses o cuyos intereses se capitalizan trimestralmente para su pago en la Fecha de Vencimiento, devengarán un interés SOFR más un 7,50% anual (para los préstamos denominados en SOFR), y un 6,50% anual más la tasa base (para los préstamos denominados en ABR).

» Los préstamos bajo Tramo C cuyos intereses son pagaderos en efectivo al final de cada período de interés devengarán un interés SOFR más un 13% anual (para los préstamos denominados en SOFR), y del 12% anual más la tasa base (para los préstamos denominados en ABR).

» Los préstamos del Tramo C cuyos intereses se capitalizan trimestralmente para su pago en la Fecha de Vencimiento devengarán un interés SOFR más el 13,50% anual (para los préstamos denominados en SOFR), y al 12,50% anual más la tasa base (para los préstamos denominados en ABR).

» Comisiones

» Una comisión de disponibilidad (Undrawn Commitment Fee), pagadera en efectivo, igual al 1,00% anual de los compromisos diarios no utilizados del Tramo C, que se calculará diariamente, y que se pagará en el último día hábil de cada trimestre hasta la Fecha de Vencimiento.

» Una comisión de salida, pagadera en efectivo, con respecto a financiamiento bajo el Tramo A en caso de reembolso total o parcial o de prepago de los préstamos bajo el Tramo A, del 0,5% del importe pagado o prepago (incluidos los intereses y las comisiones).

» Una comisión de salida, pagadera en efectivo, con respecto a al financiamiento bajo el Tramo C en caso de reembolso o prepago total de los préstamos bajo el Tramo C del 0,75%, calculada sobre los compromisos desembolsados o no desembolsados bajo el Tramo C en la fecha de cierre del Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

» Una comisión de cierre, pagadera en efectivo, con respecto a al financiamiento bajo el Tramo A del

0,50% del capital de los préstamos bajo el Tramo A desembolsados en la fecha de cierre del Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

» Una comisión de cierre, con respecto al financiamiento bajo el Tramo C, por un 0,75% de los compromisos bajo el Tramo C. Esta comisión de cierre será capitalizada y se añadirá al monto total del capital de los préstamos bajo el Tramo C en la fecha de cierre del Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

» El prepago de los préstamos bajo el Tramo C está sujeto al pago de un monto adicional (make-whole) en determinadas circunstancias, consistente en un interés adicional de SOFR, más el 13,5% calculado sobre los préstamos bajo el Tramo C que se prepagan. Este interés adicional se devengará entre la fecha de dicho pago, reembolso o prepago hasta lo que ocurra primero entre (a) lo posterior entre (i) el 14 de octubre de 2022 y (ii) la fecha de vencimiento programada del Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado y (b) la fecha de consumación de cualquier plan o reorganización del Capítulo 11 confirmado por el Tribunal.

» Además, LATAM pagará al agente administrativo, a los acreedores del Tramo A, al agente de garantías y a los agentes de garantías locales los honorarios establecidos en las cartas de honorarios entre LATAM y las partes, tal como se describe en la presentación realizada ante el Tribunal.

» Condiciones adicionales:

» Elimina la condición de financiamiento incluida en la Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada, que requería que el Tribunal hubiera emitido la orden aprobando la declaración informativa y la orden aprobando los acuerdos de soporte.

» Asimismo, elimina el hito relacionado con la confirmación del Plan de Reorganización del Capítulo 11.

LATAM está a la espera de la decisión del Tribunal en respuesta a la Nueva Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

Santiago, 15 de marzo de 2022 ACUERDOS DE SOPORTE Y EL NUEVO CONTRATO DE CRÉDITO DIP REFUNDIDO Y MODIFICADO

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores Nº 306:

1. Según fue informado por Hecho Esencial de fecha 12 de enero de 2022, con esa misma fecha LATAM suscribió con (i) un grupo de acreedores valistas de LATAM representados por Evercore; (ii) con Delta Air Lines, Inc., Qatar Airways Investment (UK) Ltd., el grupo Cueto; y (iii) con el grupo Eblen, acuerdos de compromiso de soporte (los “Acuerdos de Soporte”) en apoyo al plan de reorganización y financiamiento propuesto por LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (en adelante, dichas filiales conjuntamente con LATAM, los “Deudores”) en su proceso de reorganización en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 (el “Capítulo 11”) del

Título 11 del Código de los Estados Unidos. Según fue informado en dicho Hecho Esencial, conforme a lo dispuesto en el Capítulo 11, el tribunal que conoce el Procedimiento Capítulo 11 (el “Tribunal”) debía aprobar estos Acuerdos de Soporte, y para tal efecto, los mismos fueron presentados al Tribunal para su aprobación y confirmación también con fecha 12 de enero de 2022.

2. Según fue informado por Hecho Esencial de fecha 14 de marzo de 2022, con esa misma fecha LATAM presentó para aprobación del Tribunal una propuesta (la “Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada”) de un texto refundido y modificado del contrato denominado Super-Priority Debtor-InPossession Term Loan Agreement celebrado en el contexto del Procedimiento Capítulo 11 (el “Contrato de Crédito DIP Existente”).

3. Con esta fecha, el Tribunal, resolvió aprobar los Acuerdos de Soporte y la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada, cuyos principales términos y condiciones fueron descritos en los Hechos Esenciales referidos en los párrafos que preceden.

4. En virtud de la aprobación de la Nueva Propuesta del Financiamiento DIP Refundida y Modificada, con fecha 8 de

abril de 2022 se suscribirá un texto refundido y modificado del Contrato de Crédito DIP Existente que sustituirá y refinanciará íntegramente dicho contrato.

5. Cabe mencionar que los financistas del Tramo C de la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada han acordado permitir que grupo de accionistas de LATAM compuesto por el grupo Cueto, Qatar y Delta, los cuales son financistas bajo el Tramo C del Contrato de Crédito DIP Existente, participen en el Tramo C de la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada. En este sentido, el Comité de Directores de LATAM, en reunión celebrada el 15 de marzo de 2022, revisó este desarrollo y recomendó al Directorio su aprobación. El Directorio de la Sociedad, en sesión celebrada en esa misma fecha, por unanimidad de los directores independientes, acordó aprobar la participación de dichos accionistas en el Tramo C de la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada. En consecuencia, los financistas bajo el Tramo C de la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada, serían dichos accionistas, más los financistas del Tramo C que otorgaron compromisos de

financiamiento bajo la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada presentada al Tribunal el 14 de marzo de 2022.

Santiago, 29 de marzo de 2022 CITACION DE JUNTA ORDINARIA DE ACCIONISTAS

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 y con la Norma de Carácter General nº 30, de vuestra Comisión, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad”):

El Directorio de la Sociedad, en sesión celebrada con fecha 29 de marzo de 2022, acordó citar a Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad (la “Junta”), la que se celebrará en forma exclusivamente remota según se indica más abajo, el día 20 de abril de 2022, a las 11:00 horas, Rosario Norte 615, Las Condes, Santiago, con el objeto de conocer o pronunciarse, según corresponda, respecto de las siguientes materias:

1. Memoria, Balance y Estados Financieros correspondientes al Ejercicio 2021; la situación de la Sociedad; y respectivo informe de la Empresa de Auditoría Externa;

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

2. Remuneración del Directorio para el Ejercicio 2022;

3. Remuneración y presupuesto del Comité de Directores para el Ejercicio 2022;

4. Designación de la Empresa de Auditoría Externa;

5. Designación de Clasificadoras de Riesgo;

6. Determinación del periódico para las publicaciones que deba hacer la Sociedad;

7. Cuenta de las operaciones con partes relacionadas; y

8. Otras materias de interés social que sean propias de la Junta Ordinaria de Accionistas.

Tendrán derecho a participar en la Junta, y a ejercer en ella su derecho a voz y voto, los titulares de acciones inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior al día de su celebración, es decir, inscritos a la medianoche del día 12 de abril de 2022.

Se ha resuelto que la Junta se celebre en forma exclusivamente remota, de

manera que la implementación de los medios tecnológicos que se utilicen constituirá el mecanismo único para participar y votar en ella, con el objeto de evitar que las personas que asistan a la misma se expongan a contagio. Para ello, el accionista interesado en participar a la Junta, o su representante, deberá, hasta las 15:00 horas del día anterior a la Junta, registrarse en el sitio web <https://autenticacion.dcv.cl/> o bien enviar un correo electrónico a la casilla registrojuntas@dcv.cl, manifestando su interés de participar en la Junta, adjuntando una imagen escaneada de su cédula de identidad por ambos lados, del poder, si procediera, y del formulario de solicitud de participación a la Junta. El resto de la documentación requerida y la información con más detalle respecto de cómo registrarse, participar y votar en forma remota a la Junta y demás aspectos que sean procedentes al efecto, quedarán disponibles y se comunicarán oportunamente a través de un instructivo que será subido al sitio web de la Sociedad, www.latamairlinesgroup.net.

Los avisos de convocatoria serán publicados en el Diario La Tercera, de Santiago, los días 8, 13 y 18 de abril de 2022.

Los señores accionistas podrán obtener copia de los documentos

que fundamentan las materias sobre las cuales deberán pronunciarse en la Junta, a contar del 8 de abril de 2022, en el sitio web de la Sociedad, www.latamairlinesgroup.net. Además, todo accionista que desee obtener copia de dichos documentos puede contactar, también a contar del 8 de abril de 2022, al departamento de atención a los inversionistas de la Sociedad a la dirección de correo electrónico InvestorRelations@latam.com o al teléfono (56-2) 2565-8785, con tal objeto. Entre tales documentos, se encontrarán disponibles la información sobre las proposiciones de empresas de auditoría externa que se propondrán a la Junta para el Ejercicio 2022 y sus respectivos fundamentos.

Santiago, 29 de marzo de 2022 REPORTE OPERACIONAL MENSUAL- FEBRERO

• Como parte de las obligaciones de reporte que tiene que cumplir LATAM dentro del Procedimiento Capítulo 11, se encuentra la preparación y entrega de un informe mensual denominado MOR por sus siglas en inglés Monthly Operating Report (“MOR”), correspondiente al mes de febrero de 2022.

Santiago, 8 de abril de 2022 DESEMBOLSO BAJO CONTRATO DE CRÉDITO DIP REFUNDIDO Y MODIFICADO

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”), inscripción Registro de Valores Nº 306:

• Según fue informado previamente, el 15 de marzo de 2022, el tribunal de quiebras del Distrito Sur de Nueva York que conoce el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) de LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas que son parte de dicho proceso, resolvió aprobar la propuesta de un texto refundido y modificado (el “Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”) del contrato de financiamiento suscrito en el contexto del Procedimiento Capítulo 11, denominado Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement, y que se encontraba vigente hasta esta fecha (el “Contrato de Crédito DIP Existente”). Los principales términos y condiciones del Contrato de Crédito DIP Refundido y

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

Modificado fueron descritos en Hechos Esenciales de fecha 14 y 15 de marzo recién pasado.

- Con esta fecha se ha suscrito el Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado por un monto total de US\$3.700 millones y ha tenido lugar el desembolso inicial bajo el mismo por la cantidad de US\$2.750 millones. El Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado modifica y refunde el Contrato de Crédito DIP Existente, y repaga las obligaciones pendientes bajo el mismo.

Santiago, 10 de mayo de 2022 REPORTE OPERACIONAL MENSUAL- MARZO

- Como parte de las obligaciones de reporte que tiene que cumplir LATAM dentro del Procedimiento Capítulo 11, se encuentra la preparación y entrega de un informe mensual denominado MOR por sus siglas en inglés Monthly Operating Report (“MOR”), correspondiente al mes de marzo de 2022.

Santiago, 11 de mayo de 2022 ACUERDO CON BANCO ESTADO Y EL COMITÉ DE ACREEDORES VALISTAS

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo

10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General n° 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores N° 306:

- 1.** Como resultado del proceso de mediación actualmente en curso en el contexto del plan de reorganización y financiamiento (el “Plan de Reorganización” o el “Plan”) propuesto por LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (conjuntamente con LATAM, los “Deudores”) en su procedimiento de reorganización en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (el “Tribunal de Quiebras”) bajo las reglas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos, (i) los Deudores; (ii) el grupo de acreedores valistas de LATAM representados por Evercore (los “Acreedores Soportantes”), Delta Air Lines, Inc, Qatar Airways Investment (UK) Ltd., el grupo Cueto (conjuntamente, los “Accionistas Soportantes”, y conjuntamente con los Acreedores Soportantes, las “Partes Soportantes”); (iii) el grupo Eblen; (iv) Banco del Estado de Chile (“Banco Estado”) como representantes de los tenedores de bonos chilenos emitidos por

LATAM; (v) ciertos tenedores de dichos bonos chilenos (los “Tenedores de Bonos Chilenos Soportantes”); y (vi) el Comité de Acreedores Valistas (el “UCC”) del Procedimiento Capítulo 11 llegaron a un acuerdo que resuelve (y) las objeciones al Plan y las impugnaciones a las órdenes emitidas por el Tribunal de Quiebras, presentadas por Banco Estado; y (z) las objeciones al Plan y otras acciones concursales, presentadas por el UCC.

- 2.** Este acuerdo allana aún más el camino hacia la audiencia de confirmación del Plan programada para el 17 y 18 de mayo, y suma apoyo al Plan consensuado de la Sociedad facilitando aún más el camino para emerger con éxito. Al mismo tiempo, permite a los tenedores de bonos chilenos aumentar su recuperación en el marco del Plan así como proporcionar compromisos de financiamiento en virtud de los acuerdos de soporte celebrados entre los Deudores y los Acreedores Soportantes (el “Acuerdo de Soporte de los Acreedores”) en apoyo del Plan de Reorganización.

- 3.** Los principales términos de este acuerdo son los siguientes:

- a.** Se modifica el tratamiento otorgado a los acreedores valistas de la clase 5 del Plan. Conforme al Plan original,

los acreedores valistas de esta clase podían optar entre participar en los Nuevos Bonos Convertibles Clase A o en los Nuevos Bonos Convertibles Clase C, dependiendo de si elegían o no aportar nuevos fondos. Los acreedores valistas que optaran por los Nuevos Bonos Convertibles Clase A recibirían dichos bonos en dación en pago de sus créditos valistas que hayan sido reconocidos, y los que eligieran los Nuevos Bonos Convertibles Clase C recibirían dichos bonos a cambio de una combinación de una dación en pago por sus créditos valistas reconocidos, y una contribución de nuevos fondos a razón de aproximadamente US\$0,921692 de nuevos fondos por cada US\$1 de créditos. Conforme al acuerdo, dicha relación fue modificada a aproximadamente US\$0,899774 de nuevos fondos por cada US\$1 de créditos.

- b.** Conforme al acuerdo, los acreedores valistas de la clase 5 que opten por recibir los Nuevos Bonos Convertibles de la Clase A o los Nuevos Bonos Convertibles de la Clase C tendrán ahora también derecho a recibir por una única vez un pago en efectivo (la “Distribución Adicional en Efectivo”), igual a (1) aproximadamente US\$212 millones; o (2) en la medida en que el EBITDAR del plan de negocios de la Sociedad para el período comprendido

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

entre el 1 de enero de 2022 y la fecha que sea 15 días antes de la salida del Procedimiento Capítulo 11, sea superado en más de US\$100 millones por el EBITDAR real de LATAM para el mismo período, aproximadamente (y) US\$250 millones más, (z) el 75% del exceso sobre US\$250 millones de la diferencia entre el EBITDAR real de LATAM sobre el EBITDAR del plan de negocios de la Sociedad, de existir. De la Distribución Adicional en Efectivo se deducirán ciertas comisiones pagaderas a las Partes Soportantes bajo sus respectivos acuerdos de soporte, y ciertos pagos en efectivo a ser realizados por la Sociedad con el apoyo de los Acreedores Soportantes en el contexto del Procedimiento Capítulo 11.

c. La Distribución Adicional en Efectivo se distribuirá entre los acreedores valistas que opten por recibir los Nuevos Bonos Convertibles Clase A y los Nuevos Bonos Convertibles Clase C; en el entendido, sin embargo, que los acreedores valistas que participen exclusivamente en los Nuevos Bonos Convertibles Clase A tendrán derecho a recibir un pago en efectivo de al menos el 4,875% del valor de sus créditos, y aquellos que participen tanto en los Nuevos Bonos Convertibles Clase A como en los Nuevos Bonos Convertibles Clase C y que no sean Acreedores

Soportantes, tendrán derecho a recibir la mitad de dicho pago respecto a la parte de sus acreencias que participen en los Nuevos Bonos Convertibles Clase A. En la medida en que la Distribución Adicional de Efectivo determinada según lo previsto en el párrafo anterior sea inferior a dicho importe, cualquier déficit será cubierto por los Acreedores Soportantes (i) con las Distribuciones Adicionales de Efectivo recibidas en relación con su participación en los Nuevos Bonos Convertibles Clase C; y, de ser necesario, (ii) con las comisiones que se les paguen en virtud del Acuerdo de Soporte de los Acreedores.

d. El Plan contempla ahora la emisión de nuevos bonos chilenos denominados en Unidades de Fomento, por un monto equivalente de hasta US\$180 millones, los que serán entregados en dación en pago de los créditos de los acreedores valistas de la clase 5 que elijan recibir dichos bonos en lugar de los Nuevos Bonos Convertibles Clase A y los Nuevos Bonos Convertibles Clase C y la mencionada Distribución Adicional en Efectivo; en el entendido, sin embargo, que a las Partes Soportantes no se les permitirá optar por recibir dichos bonos. Estos nuevos bonos chilenos devengarán un interés del 2% anual y vencerán el 31 de diciembre de 2042.

e. Los Tenedores de Bonos Chilenos Soportantes, que representan en conjunto aproximadamente US\$135 millones, adhirió al Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración (el “RSA”) celebrado en el marco del Plan, y acordaron proporcionar compromisos de respaldo bajo el Acuerdo de Soporte de los Acreedores por hasta aproximadamente US\$86 millones. En consecuencia, han acordado respaldar la suscripción de una parte de las nuevas acciones ordinarias de pago y de los Nuevos Bonos Convertibles Clase C que se emitirán bajo el Plan, hasta el mencionado monto de US\$86 millones, a cambio de un pago del 20% calculado sobre dicho monto.

f. Sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones, las Partes Soportantes han otorgado a LATAM la opción de prorrogar la fecha límite bajo sus respectivos acuerdos de soporte desde el 30 de octubre de 2022 hasta el 30 de noviembre de 2022 a cambio de un pago del 1,34846% calculado sobre las cantidades comprometidas bajo dichos acuerdos (el “Pago de Extensión”), pagadero únicamente en la medida en que la Sociedad ejerza esta opción. No obstante lo anterior, actualmente la Sociedad no contempla ejercer esta opción y espera cerrar con éxito su reestructuración a más tardar a finales de octubre del año en curso.

g. Banco Estado y el UCC retirarán todas las objeciones al Plan que se encuentran pendientes y retirarán todas las impugnaciones a las órdenes emitidas por el Tribunal de Quiebras. El UCC se desistirá también de otras acciones concursales en el Procedimiento Capítulo 11. Además, Banco Estado y los Tenedores de Bonos Chilenos Soportantes acordaron apoyar la confirmación e implementación del Plan.

4. Con el fin de implementar los acuerdos alcanzados como parte del acuerdo, se han introducido diversas modificaciones al Plan, al RSA y a los acuerdos de compromiso de soporte suscritos con las Partes Soportantes, y éstas se han presentado al Tribunal de Quiebras. Además, Banco Estado y los Tenedores de Bonos Chilenos Soportantes han adherido al RSA y al Acuerdo de Soporte de los Acreedores.

La Sociedad mantendrá informados a sus accionistas, acreedores y al mercado sobre el progreso del Procedimiento Capítulo 11.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

Santiago, 11 de junio de 2022 COMPROMISO DE FINANCIAMIENTO DE SALIDA

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores Nº 306:

1. Como se informó anteriormente, el plan de reorganización y financiamiento (el “Plan de Reorganización” o el “Plan”) propuesto por LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (conjuntamente con LATAM, los “Deudores”) en su procedimiento de reorganización en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (el “Tribunal de Quiebras”) en virtud de las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos (el “Código de Quiebras de los Estados Unidos”), contempla, entre otras cosas, la contratación de nueva deuda por un importe aproximado de US\$2.250 millones y una nueva línea de crédito rotativa por un importe aproximado de

US\$500 millones (conjuntamente, el “Financiamiento de Salida”).

2. Tras llevar a cabo un proceso competitivo en el mercado con el fin de obtener las mejores condiciones financieras disponibles para el Financiamiento de Salida, los Deudores han suscrito con fecha 10 de junio de 2022 cartas de compromiso de financiamiento (las “Cartas de Compromiso de Financiamiento de Salida”) que contienen una propuesta para el otorgamiento de Financiamiento de Salida (la “Propuesta de Financiamiento de Salida”) con JPMorgan Chase Bank, N.A. (“JPM”), Goldman Sachs Lending Partners LLC (“GS”), Barclays Bank PLC (“Barclays”), BNP Paribas, BNP Paribas Securities Corp. (conjuntamente, “BNP”) y Natixis, New York Branch (“Natixis”, y colectivamente con JPM, GS, Barclays, y BNP y sus filiales, los “Financistas del Financiamiento de Salida”). En virtud de las Cartas de Compromiso de Financiamiento de Salida, dichos financistas han acordado proporcionar el Financiamiento de Salida a los Deudores.

3. Conforme a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos, la Propuesta de Financiamiento de Salida está sujeta a la aprobación por el Tribunal de Quiebras.

4. La Propuesta de Financiamiento de Salida se ha estructurado como una combinación de (i) una Línea de Crédito Rotativa (Exit Revolving Facility) de US\$500 millones (la “Propuesta de Línea de Crédito Rotativa”); (ii) un Financiamiento a Plazo (Exit Term B Loan Facility) de US\$750 millones (la “Propuesta Financiamiento a Plazo”); (iii) un Crédito Puente a Bonos a 5 años de US\$750 millones (la “Propuesta de Crédito Puente a Bonos a 5A”); y (iv) un Crédito Puente a Bonos a 7 años de US\$750 millones (la “Propuesta de Crédito Puente a Bonos a 7A”), y conjuntamente con la Propuesta de Línea de Crédito Rotativa, la Propuesta de Financiamiento a Plazo y la Propuesta de Crédito Puente a Bonos a 5A, los “Componentes del Financiamiento de Salida”); en el entendido, sin embargo, que el capital de cada uno de los Componentes del Financiamiento de Salida (salvo la Propuesta de Línea de Crédito Rotativa) podrán incrementarse siempre que dicho incremento se compense con la correspondiente disminución en los otros Componentes del Financiamiento de Salida.

5. La Propuesta de Financiamiento de Salida también contempla un financiamiento de hasta US\$1.172.882.484 millones que

se otorgará durante la vigencia del Procedimiento Capítulo 11 (esto es, antes de la salida del mismo) en la forma de un financiamiento DIP con menor preferencia para su pago que los Componentes del Financiamiento de Salida (junior debtor-in-possession facility) (el “Financiamiento DIP Junior”). En relación con lo anterior, los Deudores, tras realizar un proceso competitivo en el mercado con el fin de obtener las mejores condiciones financieras disponibles para el Financiamiento DIP Junior, han suscrito con fecha 10 de junio de 2022 una carta de compromiso de financiamiento (la “Carta de Compromiso DIP Junior”, y junto con las Cartas de Compromiso de Financiamiento de Salida, las “Cartas de Compromiso”) que contienen una propuesta para el otorgamiento del Financiamiento DIP Junior, con Delta Air Lines, Inc., Lozuy S.A., Costa Verde Aeronáutica S.A., QA Investments Limited, y miembros del grupo ad hoc de acreedores de LATAM representados por Evercore (en conjunto, los “Financistas del Financiamiento DIP Junior”). Conforme a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos, la propuesta de Financiamiento DIP Junior está igualmente sujeta a la aprobación de la misma por el Tribunal de Quiebras.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

6. Los Componentes del Financiamiento de Salida han sido estructurados como financiamiento DIP (*debtor-in-possession*) que se otorgarán durante el Procedimiento Capítulo 11. No obstante lo anterior, y a diferencia del financiamiento DIP modificado y refundido actualmente vigente (el “Financiamiento DIP Existente”), los Componentes del Financiamiento de Salida se han estructurado para que, sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones habituales en este tipo de operaciones, permanezcan vigentes después de que los Deudores salgan del Procedimiento Capítulo 11. Por lo tanto, en la medida en que se cumplan dichas condiciones, en la fecha de salida (la “Fecha de Conversión”) los Componentes del Financiamiento de Salida se convertirán automáticamente en un financiamiento que seguirá vigente después de dicha salida. Lo anterior no aplica respecto al Financiamiento DIP Junior, el cual debe ser totalmente amortizado previo a la salida del Procedimiento Capítulo 11.

7. Tras el cierre del financiamiento contemplado en los Componentes del Financiamiento de Salida y en el Financiamiento DIP Junior, el Financiamiento DIP Existente será totalmente amortizado con los recursos obtenidos de los mismos.

8. A continuación se describen los términos y condiciones principales de los Componentes del Financiamiento de Salida y del Financiamiento DIP Junior contemplados en las Cartas de Compromiso; en el entendido, sin embargo, que los términos y condiciones definitivos de los mismos se determinarán en función de las condiciones de mercado disponibles en el momento de la contratación, las que pueden diferir materialmente de los términos y condiciones que se exponen a continuación, sujeto en todo caso, a ciertos límites establecidos en las Cartas de Compromiso:

a. Propuesta de Línea de Crédito Rotativa:

i. Acreedores: Financistas del Financiamiento de Salida.

ii. Capital: US\$500 millones.

iii. Fecha de Vencimiento Programada: Lo que ocurra primero entre: (i) el 31 de diciembre de 2026; (ii) cuatro años y medio después del cierre; (iii) cuatro años después de la Fecha de Conversión. La Propuesta de Línea de Crédito Rotativa incluye un mecanismo que permite a los acreedores individuales prorrogar sus compromisos de financiamiento

o préstamos, siempre que cualquier oferta de prórroga de la fecha de vencimiento se ofrezca a todos los acreedores de forma proporcional.

iv. Intereses: A elección de LATAM, alternativamente: (i) la tasa base alternativa (“ABR”) más un margen aplicable del 3%; o (ii) la tasa SOFR a Plazo Ajustada más un margen aplicable del 4%.

No obstante lo anterior, la Propuesta de Línea de Crédito Rotativa contempla que una parte de dicha línea de al menos US\$50 millones estará disponible en forma de préstamos *swingline* (esto es, préstamos que pueden ser solicitados en un plazo más breve). Con respecto a dichos préstamos *swingline*, los intereses se devengarán en todos los casos sobre la tasa ABR.

v. Garantías y preferencia:

1. En esencia, se garantizará con las mismas garantías que garantizan el Financiamiento DIP Existente, con algunas variaciones.

2. Antes de la Fecha de Conversión, tendrá una super preferencia para su pago (*super-priority administrative claim*) según lo previsto en el Código de Quiebras de los Estados Unidos.

b. Propuesta de Financiamiento a Plazo:

i. Acreedores: Financistas del Financiamiento de Salida.

ii. Capital: US\$750 millones.

iii. Fecha de Vencimiento Programada: Cinco años a partir de la fecha de cierre; en el entendido, sin embargo, que si la Fecha de Conversión no se produce en o antes del 1 de diciembre de 2023, la fecha de vencimiento será el 1 de diciembre de 2023.

iv. Intereses: A elección de LATAM, alternativamente: (i) ABR más un margen aplicable a ser determinado al momento de la contratación; o (ii) tasa SOFR a Plazo Ajustado más un margen aplicable a ser determinado al momento de la contratación.

v. Margen Aplicable, OID y Comisiones por Adelantado: Se espera que el margen aplicable y el descuento de emisión original (*original issue discount - OID*) o las comisiones pagaderas por adelantado para el Financiamiento a Plazo se determinen en función de las condiciones de mercado disponibles en el momento de su otorgamiento, sujeto a ciertos límites establecidos en las Cartas de Compromiso de

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

Financiamiento de Salida relativas a la Propuesta de Financiamiento a Plazo.

vi. Garantías y preferencia: Igual que la Propuesta de Línea de Crédito Rotativa.

c. Propuesta de Crédito Puente a Bonos a 5A:

i. Acreedores: Financistas del Financiamiento de Salida.

ii. Capital: US\$750 millones.

iii. Fecha de vencimiento:

1. Fecha de Vencimiento

Programada: Un año a partir de la fecha de cierre; en el entendido, sin embargo, que si la Fecha de Conversión no se produce en o antes del 1 de diciembre de 2023, la fecha de vencimiento será el 1 de diciembre de 2023.

2. Prórroga: No obstante lo anterior, sujeto a ciertas condiciones precedentes, en el primer aniversario de la fecha de cierre, cualquier préstamo bajo la Propuesta de Crédito Puente a Bonos a 5A que no haya sido pagado previamente se convertirá automáticamente en un préstamo a

plazo con garantía *senior* que vencerá en la fecha que sea cinco años después de la fecha de cierre; en el entendido, sin embargo, que si la Fecha de Conversión no ocurre en o antes del 1 de diciembre de 2023, esta fecha de vencimiento extendida será el 1 de diciembre de 2023.

iv. Tasa de Interés, OID y Comisiones por Adelantado:

Se espera que la tasa de interés y el descuento de emisión original (*original issue discount – OID*) o las comisiones pagaderas por adelantado de los préstamos o bonos emitidos con cargo a la Propuesta de Crédito Puente a Bonos a 5A se determinen en función de las condiciones de mercado disponibles en el momento de su otorgamiento o fijación del precio de los mismos, sujeto a ciertos límites establecidos en las Cartas de Compromiso de Financiamiento de Salida relativas a la Propuesta de Crédito Puente a Bonos a 5A.

v. Garantías y preferencia: Igual que la Propuesta de Línea de Crédito Rotativa.

d. Propuesta de Crédito Puente a Bonos a 7A:

i. Acreedores: Financistas del Financiamiento de Salida.

ii. Capital: US\$750 millones.

iii. Fecha de vencimiento:

1. Fecha de Vencimiento

Programada: Un año a partir de la fecha de cierre; en el entendido, sin embargo, que si la Fecha de Conversión no se produce en o antes del 1 de diciembre de 2023, la fecha de vencimiento será el 1 de diciembre de 2023.

2. Prórroga:

No obstante lo anterior, sujeto a ciertas condiciones precedentes, en el primer aniversario a partir de la fecha de cierre, cualquier préstamo bajo la Propuesta de Crédito Puente a Bonos a 7A que no haya sido pagado previamente se convertirá automáticamente en un préstamo a plazo con garantía *senior* que vencerá en la fecha que sea siete años después de la fecha de cierre; en el entendido, sin embargo, que si la Fecha de Conversión no ocurre en o antes del 1 de diciembre de 2023, esta fecha de vencimiento extendida será el 1 de diciembre de 2023.

iv. Tasa de Interés, OID y Comisiones por Adelantado:

Se espera que la tasa de interés y el descuento de emisión original (*original issue discount – OID*) o las comisiones

pagaderas por adelantado de los préstamos o bonos emitidos con cargo a la Propuesta de Crédito Puente a Bonos a 7A se determinen sobre la base de las condiciones de mercado disponibles en el momento de su otorgamiento o fijación del precio de los mismos, sujeto a ciertos límites establecidos en la carta de comisiones relativa a la Propuesta de Crédito Puente a Bonos a 7A.

v. Garantías y preferencia: Igual que la Propuesta de Línea de Crédito Rotativa.

e. Financiamiento DIP Junior:

i. Acreedores: Financistas del Financiamiento DIP Junior.

ii. Capital: Hasta US\$1.172.882.484.

iii. Fecha de Vencimiento

Programada: Lo más temprano entre el 1 de diciembre de 2023 o la fecha en que los Deudores emerjan del Procedimiento Capítulo 11.

iv. Intereses: A elección de LATAM, alternativamente: (i) la tasa ABR más el 12,5% o (ii) la tasa SOFR a Plazo más el 13,5%.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

v. Pago Anticipado (Make-whole payment): En la medida en que cualquiera de los préstamos bajo el Financiamiento DIP Junior sea pagado antes del 14 de octubre de 2022, LATAM realizará un pago adicional igual a SOFR a Plazo más el 13,5% calculado sobre los préstamos bajo el Financiamiento DIP Junior que de otro modo serían pagaderos en o después del 14 de octubre de 2022.

vi. Garantías y preferencia: Las mismas garantías que garantizan el Financiamiento DIP Existente; en el entendido, sin embargo, que los Componentes del Financiamiento de Salida tendrán prioridad sobre el Financiamiento DIP Junior.

9. Los Componentes del Financiamiento de Salida contemplan comisiones por compromiso habituales para este tipo de operaciones. La comisión de compromiso aplicable a cada Componente del Financiamiento de Salida no supera el 2% del monto de capital en cada uno de ellos. LATAM divulgará mayor detalle sobre dichas comisiones una vez concluidas negociaciones actualmente en curso, las cuales podrían verse afectadas en caso que el monto de dichas comisiones fuese divulgado con esta fecha. En todo caso, la Sociedad divulgará información más precisa sobre dichas

comisiones tan pronto haya concluido las referidas negociaciones que se encuentran en curso.

La Sociedad mantendrá informados a sus accionistas, acreedores y al mercado sobre el progreso del Procedimiento Capítulo 11.

Santiago, 14 de junio de 2022 REPORTE OPERACIONAL MENSUAL- ABRIL

• Como parte de las obligaciones de reporte que tiene que cumplir LATAM dentro del Procedimiento Capítulo 11, se encuentra la preparación y entrega de un informe mensual denominado MOR por sus siglas en inglés Monthly Operating Report (“MOR”) correspondiente al mes de abril de 2022.

Santiago, 20 de junio de 2022 CITACIÓN JUNTA EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 y con la Norma de Carácter General nº 30, de vuestra Comisión, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Compañía”):

Según fuera informado previamente, por resolución de fecha 18 de junio de 2022 el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (el “Tribunal de Quiebras”) que conoce el procedimiento de reorganización (el “Procedimiento Capítulo 11”) de LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (conjuntamente con LATAM, los “Deudores”) bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, confirmó el plan de reorganización y financiamiento (el “Plan de Reorganización” o el “Plan”) propuesto por los Deudores para emerger con éxito del Procedimiento Capítulo 11. Previamente el Plan ya había sido aprobado por la gran mayoría de los acreedores cuyas acreencias son afectadas por el Plan.

La confirmación del Plan por el Tribunal de Quiebras representa el último hito del Procedimiento Capítulo 11 en los Estados Unidos de América. Corresponde ahora implementar la citada resolución del Tribunal de Quiebras mediante las correspondientes modificaciones de estatutos de LATAM, que permitan concretar con éxito la salida de los Deudores del Procedimiento Capítulo 11. Las modificaciones de estatutos consideran, además, propuestas de modificaciones que son consecuencia de requerimientos concretos de las partes soportantes del

Plan, así como otras necesarias para adecuar dichos estatutos a la legislación corporativa vigente. Para tal efecto, el Directorio de la Compañía, en sesión extraordinaria celebrada con esta fecha, ha acordado citar a sus accionistas a una Junta Extraordinaria de Accionistas (la “Junta”), la que se celebrará en forma exclusivamente remota, para el día 5 de julio de 2022, a las 16:30 horas, con el objeto de conocer y pronunciarse sobre las siguientes materias:

- 1.** Informar a los accionistas sobre el Procedimiento Capítulo 11 y sobre el Plan de Reorganización.
- 2.** Acordar la emisión de tres clases de bonos convertibles en acciones de la Compañía (los “Bonos Convertibles”), conforme a lo previsto en el Plan de Reorganización.
- 3.** Reconocer, para los fines que sean pertinentes, las disminuciones de pleno derecho del capital social producidas con efecto a contar del 12 de junio de 2018 y del 19 de agosto de 2019, por el vencimiento del plazo de suscripción y pago de la parte pendiente de colocación de los aumentos de capital acordados en las Juntas Extraordinarias de Accionistas de 11 de junio de 2013 y de 18 de agosto de 2016, respectivamente.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

4. Acordar un aumento de capital de la Compañía por US\$10.456 millones o bien por el monto que determine la Junta, mediante la emisión de 605.801.285.307 acciones o bien el número de acciones que determine la Junta, todas ordinarias, sin valor nominal, de los cuales: (i) US\$9.656 millones o bien el monto que determine la Junta, representados por 531.991.409.513 nuevas acciones o bien por el número de acciones que determine la Junta, a ser destinadas a responder a la conversión de los Bonos Convertibles; y (ii) US\$800 millones o bien el monto que determine la Junta, representados por 73.809.875.794 nuevas acciones o bien por el número de acciones que determine la Junta, a ser ofrecidas preferentemente a los accionistas y, el saldo no colocado, entre los accionistas y/o terceros.

5. Aprobar un nuevo texto de los artículos quinto y transitorio único de los estatutos, relativos al capital social, que reflejen los acuerdos que se adopten en virtud de los números 2, 3 y 4 anteriores.

6. Aprobar un nuevo texto del artículo segundo, relativo al domicilio social, para establecer que éste sea la parte de la provincia de Santiago sobre la que tenga jurisdicción el Conservador de Comercio de Santiago.

7. Aprobar un nuevo texto del artículo cuarto, relativo al objeto social, para efectos de modificar en parte el orden de las actividades que componen dicho objeto.

8. Aprobar un nuevo texto de los estatutos de la Compañía, que reemplace íntegramente al vigente, que recoja las reformas de estatutos adoptadas en virtud de los números 5, 6 y 7 anteriores; y que, además: (i) modifique el texto de los siguientes artículos, como sigue: (a) el artículo sexto, en lo relativo a los pactos entre accionistas, para adecuarlo a las disposiciones de la Ley de Sociedades Anónimas (la “Ley”); (b) el artículo décimo, en lo relativo a la remuneración del Directorio y al reembolso a los Directores de ciertos cargos y gastos; (c) el artículo undécimo, en lo relativo a las Sesiones de Directorio, al voto dirimente del presidente, a la designación del secretario, y a la participación de los Directores a Sesiones en forma remota, por medios tecnológicos; (d) el artículo duodécimo, en lo relativo a la citación por el presidente a Sesiones Extraordinarias de Directorio; (e) el artículo décimo tercero, en lo relativo a las facultades del Directorio, en cuanto a eliminar una referencia al artículo 40 de la Ley y a ampliar las personas en quienes el Directorio puede delegar en

parte dichas facultades; (f) el artículo décimo cuarto, en lo relativo a actas de Directorio y su firma, en cuanto a la constancia en un acta de Directorio sobre el fallecimiento o imposibilidad de firmar de un Director; (g) el artículo décimo quinto, en lo relativo al cargo de Gerente General y su denominación, y a la delegación de facultades en este último por el Directorio; (h) el artículo décimo sexto, en lo relativo a la oportunidad en que debe celebrarse la Junta Ordinaria de DocuSign Envelope ID: A09106DD-87E8-4AD4-A856-8A8662F2C8BB Accionistas; (i) el artículo décimo séptimo, en cuanto a la referencia a las materias de Junta Ordinaria; (j) el artículo décimo octavo, en cuanto a la referencia a las materias de Junta Extraordinaria; (k) el artículo décimo noveno, relativo a la citación a Juntas, en cuanto a la referencia a la normativa aplicable, a las formalidades de citación y a los requisitos para autoconvocarse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley; (l) el artículo vigésimo, relativo a las Juntas de Accionistas, en cuanto a los quórum y requisitos de constitución, a la participación y votación remotas, y a los requisitos de publicación de avisos en segunda citación; (m) el artículo vigésimo primero, relativo a las Juntas de Accionistas, en cuanto a los quórum para adoptar acuerdos en ellas, a los

accionistas con derecho a participar en las mismas, y a eliminar la referencia a las elecciones de Directores; (n) el artículo vigésimo tercero, en cuanto a los sistemas para dejar constancia de la asistencia a las Juntas de Accionistas; (o) el artículo vigésimo cuarto, en cuanto a las firmas de las actas de las Juntas de Accionistas, al contenido de estas últimas y al envío de copia de las mismas a la Comisión para el Mercado Financiero (la “Comisión”); (p) el artículo vigésimo quinto, relativo al balance general anual, en cuanto a referencias formales y de normativa aplicable; (q) el artículo vigésimo séptimo, relativo a la distribución de utilidades, en cuanto a adecuarlo a normativa vigente; (r) el artículo vigésimo octavo, en cuanto a la documentación que debe ponerse a disposición de los accionistas en forma previa a la Junta Ordinaria de Accionistas; (s) el artículo vigésimo noveno, en cuanto a la puesta a disposición y publicación de información sobre los estados financieros anuales y del informe de la Empresa de Auditoría Externa, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 76 de la Ley; y (t) el artículo trigésimo segundo, relativo al arbitraje y resolución de conflictos, en cuanto al tipo de arbitraje, las reglas por las que se rige, y la posibilidad del demandante de sustraer un conflicto del conocimiento del árbitro de acuerdo con lo dispuesto en

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

el artículo 125 de la Ley; (ii) incorpore tres nuevos artículos transitorios, pasando el artículo transitorio único a ser el artículo primero transitorio, con el objeto de: (a) establecer la prohibición, solo hasta la fecha en que se haga efectivo el Plan de Reorganización (la “Fecha Efectiva del Plan”), de emitir acciones o cualesquiera otros valores convertibles en acciones sin derecho a voto; (b) establecer que durante el plazo de dos años contado desde que la Fecha Efectiva del Plan, los acuerdos referidos en el inciso segundo del artículo 67 de la Ley, requerirán el voto conforme de al menos un 73% de las acciones emitidas con derecho a voto; y (c) regular la época de renovación y duración de los miembros del Directorio de la Compañía, para los dos períodos siguientes a contar de la Fecha Efectiva del Plan; todo ello de acuerdo a lo previsto en el Plan de Reorganización; y (iii) reemplace en el articulado los términos “Superintendencia de Valores y Seguros” por “Comisión para el Mercado Financiero” y “Auditores Externos” por “Empresa de Auditoría Externa”, de acuerdo con la normativa vigente.

9. Fijar el precio, procedimiento y demás aspectos y condiciones de la colocación de los bonos y acciones que se emitan con arreglo a la

Junta; y/o facultar ampliamente al Directorio de la Compañía para (i) fijar el procedimiento y demás aspectos y condiciones de la colocación de los referidos bonos y acciones; (ii) fijar el precio de colocación de las acciones, en caso que la Junta le delegue esa facultad con arreglo a la normativa aplicable; y (iii) en general, resolver e implementar todos los aspectos, modalidades, actuaciones y detalles que puedan presentarse en relación con las reformas de estatutos y demás acuerdos que se adopten en la Junta.

10. En general, adoptar las reformas de estatutos sociales y todos los demás acuerdos, que fueren necesarios o convenientes para llevar a efecto las decisiones que adopte la Junta.

Tendrán derecho a participar en la Junta, y a ejercer en ella su derecho a voz y voto, los titulares de acciones inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior al día de su celebración, es decir, inscritos a la medianoche del día 29 de junio de 2022.

Como se indicó, se ha resuelto que la Junta se celebre en forma exclusivamente remota, de manera

que los medios tecnológicos que se utilicen constituirán el mecanismo único para participar y votar en ella, con el objeto de evitar que las personas que asistan a la misma se expongan a contagio. Para ello, el accionista interesado en participar a la Junta, o su representante, deberá, hasta las 15:00 horas del día anterior a la Junta, registrarse en el sitio web <https://autenticacion.dcv.cl/> o bien enviar un correo electrónico a la casilla registrojuntas@dcv.cl, manifestando su interés de participar en la Junta, adjuntando una imagen escaneada de su cédula de identidad por ambos lados o de su pasaporte; del poder, si procediera; y del formulario de solicitud de participación a la Junta. La Junta se llevará a efecto por la plataforma de videoconferencia Zoom y las votaciones por aclamación o votación a viva voz, o bien mediante la plataforma de votación electrónica que provee DCV Registros S.A. a la cual se ingresará a través de la plataforma Click&Vote, a través del vínculo “Unirse a la Junta”. El resto de la documentación requerida y la información con más detalle respecto de cómo registrarse, participar y votar en forma remota a la Junta y demás aspectos que sean procedentes al efecto, quedarán disponibles y se comunicarán oportunamente a

través de un instructivo que será subido al sitio web de la Compañía, www.latamairlinesgroup.net.

Los avisos de convocatoria serán publicados en el Diario La Tercera de Santiago, los días 24, 28 y 30 de junio de 2022.

Los señores accionistas podrán obtener copia de los documentos que fundamentan las materias sobre las cuales se informará a la Junta, a contar del 24 de junio de 2022, en el sitio web de la Compañía, www.latamairlinesgroup.net. Además, todo accionista que desee obtener copia de dichos documentos puede contactar, también a contar del 24 de junio de 2022, al departamento de atención a los inversionistas de la Compañía a la dirección de correo electrónico InvestorRelations@latam.com o al teléfono (562) 2565-8785, con tal objeto.

LATAM contempla completar su salida del Procedimiento Capítulo 11 durante el segundo semestre de 2022. La Compañía mantendrá informados a sus accionistas, acreedores y al mercado sobre el progreso del Procedimiento Capítulo 11.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

Santiago, 5 de julio de 2022 APROBACIÓN DE PLAN DE REORGANIZACIÓN POR ACCIONISTAS

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N°18.045 y con la Norma de Carácter General n° 30, de vuestra Comisión, debidamente facultado al efecto, informo a usted como Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Compañía”), que en Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía celebrada con esta misma fecha (la “Junta”), se adoptaron los siguientes acuerdos principales:

1. La emisión de tres clases de bonos convertibles en acciones de la Compañía (conjuntamente, los “Bonos Convertibles”) por un monto total de US\$9.493.269.524.

Conforme al plan de reorganización de LATAM (el “Plan de Reorganización”) que fue confirmado con fecha 18 de junio de 2022 por el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York que conoce el procedimiento de reorganización de la Compañía y algunas de sus filiales directas e indirectas bajo las normas del Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, estos Bonos Convertibles son denominados ilustrativamente

como Bonos Convertibles Clase A, Bonos Convertibles Clase B y Bonos Convertibles Clase C, sin perjuicio de la denominación que en definitiva tengan los mismos al momento de su emisión.

2. Reconocer, para los fines que fueran pertinentes, las disminuciones de pleno derecho del capital social producidas con efecto a contar del 12 de junio de 2018 --en US\$23.622.047,25, representativos de 1.500.000 acciones del plan de compensación aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 11 de junio de 2013-- y a contar del 19 de agosto de 2019 --en US\$4.668.320, representativos de 466.832 acciones del aumento de capital aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 18 de agosto de 2016--, por no haber sido dichas acciones suscritas ni pagadas entro de los plazos máximos establecidos al DocuSign Envelope ID: 7305ACE1-9A23-4116-88C8-114A0E858370 efecto; y consignar que el capital social, producto de lo anterior, asciende a US\$3.146.265.152,04, dividido en 606.407.693 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal, íntegramente suscritas y pagadas.

3. Aumentar el capital de la Compañía en US\$10.293.269.524, mediante la emisión de 605.801.285.307 acciones de pago, todas ordinarias, de una misma y única

serie, sin valor nominal, de los cuales: (a) US\$9.493.269.524, representados por 531.991.409.513 nuevas acciones, a ser destinadas a responder a la conversión de los Bonos Convertibles (las “Acciones de Respaldo”); y (b) US\$800.000.000, representados por 73.809.875.794 nuevas acciones, a ser ofrecidas preferentemente a los accionistas y, el saldo no colocado, entre los accionistas y/o terceros (las “Nuevas Acciones de Pago”).

4. Aprobar un nuevo texto de los artículos quinto y transitorio único de los estatutos, relativos al capital social, de manera de reflejar los acuerdos adoptados en virtud de los números anteriores; aprobar un nuevo texto del artículo segundo, relativo al domicilio social, para establecer que éste sea la parte de la provincia de Santiago sobre la que tenga jurisdicción el Conservador de Comercio de Santiago; y aprobar un nuevo texto del artículo cuarto, relativo al objeto social, para efectos de modificar en parte el orden de las actividades que componen dicho objeto.

5. Aprobar un nuevo texto de los estatutos de LATAM, que reemplazará íntegramente al vigente, que recoge las reformas de estatutos adoptadas en virtud del número anterior; y las demás de orden interno que fueron indicadas

en detalle en los avisos de convocatoria y citación a la Junta.

6. Facultar ampliamente al Directorio para que, en el marco de los acuerdos adoptados en la Junta y de conformidad con lo previsto en el Plan de Reorganización, proceda a la emisión de los Bonos Convertibles, de las Acciones de Respaldo y de las Nuevas Acciones de Pago; negocie, acuerde, suscriba, y dé cumplimiento a, el respectivo contrato de emisión de los Bonos Convertibles, así como cualquier modificación a éste; efectúe la fijación del precio de colocación de las Nuevas Acciones de Pago, conforme a la norma contenida en el inciso segundo del Artículo 23 del Reglamento de Sociedades Anónimas; realice o disponga todos los trámites que sean necesarios para la inscripción de los Bonos Convertibles, de las Acciones de Respaldo y de las Nuevas Acciones de Pago en el Registro de Valores que lleva vuestra Comisión; para que, una vez registrados los Bonos Convertibles y las Nuevas Acciones de Pago, resuelva y lleve a efecto su colocación, represente a la Compañía o disponga su representación ante todo tipo de autoridades, entidades o personas; resuelva sobre el procedimiento de conversión de los Bonos Convertibles, y las características y condiciones de los mismos; otorgue los poderes que

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

sean necesarios o convenientes para llevarse a cabo todo o parte de lo anterior; y, en general, para resolver todas las situaciones, modalidades, complementaciones y detalles que puedan presentarse o requerirse en relación con la emisión y colocación de los Bonos Convertibles, de las Acciones de Respaldo y de las Nuevas Acciones de Pago y demás materias relacionadas aprobadas en la Junta.

La nueva estructura de capital contemplada en el Plan de Reorganización fue aprobada por el 99,82% de las acciones presentes o representadas en la Junta, las que a su vez representan un 82,17% del total de las acciones emitidas por LATAM con derecho a voto.

Santiago, 12 de julio de 2022 **REPORTE OPERACIONAL MENSUAL- MAYO**

• Como parte de las obligaciones de reporte que tiene que cumplir LATAM dentro del Procedimiento Capítulo 11, se encuentra la preparación y entrega de un informe mensual denominado MOR por sus siglas en inglés Monthly Operating Report (“MOR”), correspondiente al mes de mayo de 2022.

Santiago, 9 de agosto de 2022 **REPORTE OPERACIONAL MENSUAL- JUNIO**

• Como parte de las obligaciones de reporte que tiene que cumplir LATAM dentro del Procedimiento Capítulo 11, se encuentra la preparación y entrega de un informe mensual denominado MOR por sus siglas en inglés Monthly Operating Report (“MOR”), correspondiente al mes de junio de 2022.

Santiago, 29 de agosto de 2022 **ACTUALIZACION DE PLAN DE NEGOCIO A 5 AÑOS**

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores Nº 306:

1. Como se informó anteriormente, mediante resolución dictada el 18 de junio de 2022, el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (el “Tribunal de Quiebras”) que conoce del procedimiento de reorganización

(el “Procedimiento Capítulo 11”) de LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (conjuntamente con LATAM, los “Deudores”) bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos, confirmó el plan de reorganización y financiamiento (el “Plan de Reorganización” o el “Plan”) propuesto por los Deudores para emerger con éxito del Procedimiento Capítulo 11.

2. Como parte del Procedimiento Capítulo 11, y en relación con las obligaciones de los Deudores en virtud de (i) el Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración (Restructuring Support Agreement) celebrado en apoyo al Plan (el “RSA”), y (ii) los acuerdos de confidencialidad (los “NDAs”) celebrados con determinadas contrapartes del RSA, los Deudores han proporcionado a dichas contrapartes ciertos informes y actualizaciones financieras que constituyen información material no pública (dicha información material no pública, la “Información Revelada”).

3. De acuerdo con los NDAs y al ocurrir ciertos eventos establecidos en los mismos, la Sociedad acordó divulgar públicamente la Información Revelada. En cumplimiento de sus obligaciones en virtud de los NDAs, la

Sociedad proporciona la Información Revelada como Anexo 99.1 del presente documento.

4. La Información Revelada incluye información financiera proyectada. Dicha información financiera proyectada constituye información prospectiva y se proporciona únicamente con fines ilustrativos y no debe confiarse en ella como si DocuSign Envelope ID: 2C9BB4AF-491F-4C5A-AA68-0B68AB5EC6F9 2 fuera necesariamente indicativa de resultados futuros. El uso de proyecciones y estimaciones específicas en la Información Revelada no pretende mostrar la convicción de la administración acerca de que se alcanzará una proyección o estimación concreta, sino que la proyección o estimación está dentro del ámbito de los posibles resultados, asumiendo otros factores inherentes al plan de negocio actualizado. Los resultados presentados pueden estar en el punto medio, inferior o superior del alcance.

5. Cierta información incluida en la Información Revelada describe o asume los términos esperados de las transacciones que la Sociedad espera ejecutar en relación con su reestructuración según lo contemplado en el Plan de Reorganización. La consumación de dichas transacciones

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

está sujeta a otros riesgos y contingencias diversas, incluidas las condiciones de cierre. No se puede asegurar que dichas transacciones se lleven a cabo en los términos asumidos en ellas o de otra manera. Por lo tanto, el contenido de la Información Revelada está en evolución y está sujeto a cambios por parte de LATAM a su absoluta discreción. Además, no se asume ninguna responsabilidad por los cambios en las condiciones del mercado y LATAM no asume ninguna obligación de actualizar Información Revelada para reflejar los acontecimientos o condiciones que se produzcan con posterioridad a la fecha del presente documento. Además, las suposiciones y estimaciones que subyacen a la información financiera proyectada contenida en la Información Revelada son inherentemente inciertas y están sujetas a una amplia variedad de riesgos e incertidumbres comerciales, económicas, competitivas y de otro tipo. Los resultados reales pueden diferir materialmente de los resultados contemplados por la información financiera proyectada contenida en la Información Revelada, y la inclusión de dicha información en la Información Revelada no debe considerarse como una declaración por parte de ninguna persona de que los resultados reflejados en dichas proyecciones se alcanzarán.

Santiago, 29 de agosto de 2022 REPORTE OPERACIONAL MENSUAL- JULIO

• Como parte de las obligaciones de reporte que tiene que cumplir LATAM dentro del Procedimiento Capítulo 11, se encuentra la preparación y entrega de un informe mensual denominado MOR por sus siglas en inglés Monthly Operating Report (“MOR”), correspondiente al mes de julio de 2022.

Santiago, 5 de septiembre de 2022 AUMENTO DE CAPITAL Y PERIODO PREFERENCIAL

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 y con la Norma de Carácter General nº 30, de vuestra Comisión (la “Comisión”), debidamente facultado al efecto, informo a usted como Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (la “Compañía” o “LATAM”), lo siguiente:

I. Como fuera informado por Hecho Esencial de 18 de junio de 2022, el plan de reorganización y financiamiento (el “Plan de Reorganización”) aprobado anteriormente por el Directorio de la Compañía, fue confirmado por resolución de fecha 18 de junio de 2022 por el Tribunal de Quiebras del

Distrito Sur de Nueva York que conoce del procedimiento de reorganización (el “Procedimiento Capítulo 11”) de LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (conjuntamente con LATAM, los “Deudores”) bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América. El Plan de Reorganización, que permitirá a los Deudores emerger con éxito del Procedimiento Capítulo 11, es vinculante para la Compañía. En cumplimiento con el Plan de Reorganización, el Directorio de la Compañía adoptó los acuerdos que se consignan en el punto II siguiente.

II. En Sesión celebrada el día de hoy, el Directorio de la Compañía adoptó, entre otros, los siguientes acuerdos:

1. Se tomó conocimiento de la inscripción en el Registro de Valores de la Comisión de: (i) las 605.801.285.307 acciones de la Compañía correspondientes al aumento de capital aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía celebrada el pasado 5 de julio de 2022 (la “Junta”); y (ii) las tres clases de bonos convertibles en acciones de la Compañía cuya emisión fue aprobada también en la Junta (conjuntamente, los “Bonos Convertibles”).

Con fecha 2 de septiembre de 2022: (i) las citadas 605.801.285.307 acciones fueron

inscritas en el Registro de Valores de la Comisión bajo el nº 1120; y (ii) los Bonos Convertibles, por su parte, fueron inscritos en el mismo Registro bajo el nº 1116.

De dichas 605.801.285.307 acciones de la Compañía: (i) 531.991.409.513 acciones serán destinadas a responder a la conversión de los Bonos Convertibles; y (ii) las restantes 73.809.875.794 acciones serán ofrecidas preferentemente a los accionistas y, el saldo no colocado, entre los accionistas y/o terceros (las “Nuevas Acciones de Pago”), en los términos aprobados en la Junta;

2. Se fijó en US\$0,01083865799 (cero coma cero uno cero ocho tres ocho seis cinco siete nueve nueve dólares de los Estados Unidos de América) por acción, el precio de colocación de las citadas 73.809.875.794 Nuevas Acciones de Pago. Por su parte, el valor de suscripción de los Bonos Convertibles será de US\$1 por bono.

Estos valores serán informados en los avisos establecidos en el artículo 10 del Reglamento de Sociedades Anónimas;

3. Se acordó dar inicio a la oferta y colocación de las Nuevas Acciones de Pago y de los Bonos Convertibles. Al respecto, se resolvió que el período legal

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

de 30 días de opción preferente para las Nuevas Acciones de Pago y los Bonos Convertibles corran simultáneamente, desde el 13 de septiembre de 2022 hasta el 12 de octubre de 2022.

Los accionistas que tendrán derecho a ejercer la oferta de opción preferente, tanto respecto de las Nuevas Acciones de Pago como de los Bonos Convertibles, serán aquellos inscritos a la medianoche del día 7 de septiembre de 2022.

Estas fechas y demás detalles de rigor serán comunicadas mediante la publicación de avisos en los términos establecidos en los artículos 10 y 26 del Reglamento de Sociedades Anónimas;

4. Los avisos que corresponde publicar de conformidad con el Reglamento de Sociedades Anónimas serán los siguientes:

AVISO	PUBLICATION DATE	NEWSPAPER
Aviso Artículo 10	6 de septiembre de 2022	“La Tercera” de Santiago
Aviso Artículo 26	13 de septiembre de 2022	“La Tercera” de Santiago

Santiago, 4 de octubre de 2022 REPORTE OPERACIONAL MENSUAL-AGOSTO

• Como parte de las obligaciones de reporte que tiene que cumplir LATAM dentro del Procedimiento Capítulo 11, se encuentra la preparación y entrega de un informe mensual denominado MOR por sus siglas en inglés Monthly Operating Report (“MOR”), correspondiente al mes de agosto de 2022.

Santiago, 11 de octubre de 2022 FINANCIAMIENTO DE SALIDA

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores Nº 306:

I. Financiamiento de Salida.

1. Como se informó anteriormente mediante hecho esencial de fecha 11 de junio de 2022, el 10 de junio de 2022 LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (conjuntamente con LATAM, los “Deudores”)

suscribieron cartas de compromiso de financiamiento (las “Cartas de Compromiso de Financiamiento de Salida”) con JPMorgan Chase Bank, N.A. (“JPM”), Goldman Sachs Lending Partners LLC (“GS”), Barclays Bank PLC (“Barclays”), BNP Paribas, BNP Paribas Securities Corp. (conjuntamente, “BNP”) y Natixis, New York Branch (“Natixis”, y conjuntamente con JPM, GS, Barclays, y BNP y sus filiales partes en las mismas, los “Financistas del Financiamiento de Salida”). Las Cartas de Compromiso de Financiamiento de Salida contienen un compromiso para el otorgamiento de un financiamiento de US\$2.250 millones y una nueva línea de crédito rotativa de US\$500 millones (conjuntamente, el “Financiamiento de Salida”). Lo anterior, según lo contemplado en el plan de reorganización y financiamiento de los Deudores (el “Plan de Reorganización”) que ha sido aprobado y confirmado en su procedimiento de reorganización en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York en virtud de las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos.

2. El Financiamiento de Salida se ha estructurado como una combinación de (i) una Línea de Crédito Rotativa (Exit Revolving Facility) de US\$500 millones

(la “Línea de Crédito Rotativa”); (ii) un Financiamiento a Plazo (Exit Term B Loan Facility) de US\$1.100 millones (el “Financiamiento a Plazo”); (iii) un Crédito Puente a Bonos a 5 años de US\$750 millones (el “Crédito Puente a Bonos a 5A”); (iv) una emisión de bonos exenta de registro bajo el Securities Act de 1933, según sea modificada (el “Securities Act”), de acuerdo con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo el Securities Act, con vencimiento a cinco años después de la emisión (5NC2) (los “Bonos 5A”) y junto con el Crédito Puente a Bonos a 5A, el “Crédito Puente/Bonos a 5A”), por un monto total de US\$450 millones; (v) un Crédito Puente a Bonos a 7 años de US\$750 millones (el “Crédito Puente a Bonos a 7A”), y junto con el Crédito Puente a Bonos a 5A, los “Créditos Puente”); y (vi) una emisión de bonos exenta de registro bajo la Securities Act, de acuerdo con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo el Securities Act, con vencimiento siete años después de la emisión (7NC3) (los “Bonos a 7A”) y junto con el Crédito Puente a Bonos a 7A, el “Crédito Puente/Bonos a 7A”), y junto con el Crédito Puente/Bonos a 5A, los “Crédito Puente/Bonos”), por un monto total de US\$700 millones.

3. Los Créditos Puente se amortizarán en o antes de la fecha de salida del Procedimiento Capítulo 11 con los

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

recursos obtenidos como resultado de la colocación de los Bonos 5A y los Bonos 7A (conjuntamente, los “Bonos”), y los recursos obtenidos bajo el Financiamiento a Plazo. Por lo tanto, a partir de dicha fecha, el Financiamiento de Salida estará compuesto por un financiamiento de US\$2.250 millones y una nueva línea de crédito rotativa de US\$500 millones.

4. La Sociedad tiene la intención de suscribir la documentación de la Línea de Crédito Rotativa, el Financiamiento a Plazo y los Créditos Puente, el 12 de octubre de 2022 y desembolsar de los mismos de la siguiente manera:

a. Los Créditos Puente el 12 de octubre de 2022; y

b. Con respecto al Financiamiento a Plazo: (i) un monto inicial de US\$750 millones el 12 de octubre de 2022; y (ii) el remanente por US\$350 millones, en la fecha de salida del Procedimiento Capítulo 11.

5. A su vez, se espera que el cierre de los Bonos cierre el 18 de octubre de 2022.

6. Como se informó anteriormente, la Línea de Crédito Rotativa, el Financiamiento a Plazo y los Bonos se

han estructurado como financiamiento *debtor-in-possession* que cerrará durante la vigencia del Procedimiento Capítulo 11; en el entendido, sin embargo, que se han estructurado para permanecer vigentes después de la salida de los Deudores del Procedimiento Capítulo 11. Por lo tanto, sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones habituales, en la fecha de salida (la “Fecha de Conversión”) se convertirán automáticamente en un financiamiento que seguirá vigente después de dicha salida.

7. Los principales términos y condiciones del Financiamiento de Salida se exponen a continuación:

a. Línea de Crédito Rotativa:

i. Deudor: La Sociedad, actuando a través de su sucursal de Florida.

ii. Garantes: Los Deudores (distintos de LATAM) y otras filiales de la Sociedad que de tiempo en tiempo puedan convertirse en garantes (conjuntamente, los “Garantes”).

iii. Acreedores: Financistas del Financiamiento de Salida.

iv. Capital: US\$500 millones.

v. Fecha de Vencimiento Programada:

Lo que ocurra primero entre: (i) el 31 de diciembre de 2026; (ii) cuatro años y medio después del cierre; (iii) cuatro años después de la Fecha de Conversión. La Línea de Crédito Rotativa incluye un mecanismo que permite a los acreedores individuales prorrogar sus compromisos de financiamiento o préstamos, siempre que cualquier oferta de prórroga de la fecha de vencimiento se ofrezca a todos los acreedores de forma proporcional.

vi. Intereses: A elección de LATAM, alternativamente: (i) la tasa base alternativa (“ABR”) (con un piso de un 1%) más un margen aplicable del 3%; o (ii) la tasa SOFR a Plazo Ajustada (con un piso de un 0%) más un margen aplicable del 4%.

vii. Comisiones:

1. Cada Financista del Financiamiento de Salida recibirá una cantidad igual al 1,5% del monto total de los compromisos de dicho acreedor, pagadera en, y sujeta a la condición de que ocurra, la fecha de cierre.

2. Wilmington Trust, N.A., que actúa como *collateral trustee*, *trustee*, agente de registro, agente pagador y agente de garantías de los financiamientos

del Financiamiento de Salida, recibirá (i) una comisión de aceptación de US\$25.000, (ii) una comisión anual de administración de US\$10.000 por financiamiento y (iii) una comisión anual de agente de garantías de US\$50.000 más US\$5.000 por adhesión a los financiamientos que componen el Financiamiento de Salida.

3. JPMorgan, en su calidad de agente administrativo, recibirá una comisión de administración anual de US\$75.000.

viii. Garantías y preferencia:

1. Estará garantizada *pari passu* con los demás financiamientos del Financiamiento de Salida, con las siguientes garantías: (i) antes de la Fecha de Conversión, con prácticamente las mismas garantías que garantizan el financiamiento DIP actualmente vigente (el “Financiamiento DIP Existente”); y (ii) después de la Fecha de Conversión, con las mismas garantías, pero con ciertas variaciones.

2. Antes de la Fecha de Conversión, tendrá una super preferencia para su pago (*super-priority administrative claim*) según lo previsto en el Código de Quiebras de los Estados Unidos.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

b. Financiamiento a Plazo:

i. Deudor: La Sociedad (como deudor), y Professional Airlines Services, Inc. (“PAS”), una sociedad constituida en Florida y filial de propiedad total de LATAM (como co-deudor) (el “Co-deudor”).

ii. Garantes: Los Garantes.

iii. Acreedores: Financistas del Financiamiento de Salida.

iv. Capital: US\$1.100 millones.

v. Fecha de Vencimiento Programada: Cinco años a partir de la fecha de cierre; en el entendido, sin embargo, que si la Fecha de Conversión no se produce en o antes del 1 de diciembre de 2023, la fecha de vencimiento será el 1 de diciembre de 2023. Además, este financiamiento estará sujeto a amortizaciones del 1% del capital original por año, pagaderos trimestralmente, a partir del primer trimestre fiscal completo después de la fecha de cierre del Financiamiento a Plazo, con una amortización total al vencimiento.

vi. Intereses: A elección de LATAM, alternativamente: (i) ABR (con un piso de un 1,5%) más un margen aplicable

de 8,75%; o (ii) tasa SOFR a Plazo Ajustado (con un piso de un 0,5%) más un margen aplicable de 9,75% y, después de que LATAM emerja del Capítulo 11, a opción de LATAM, alternativamente a (i) ABR (con un piso de 1,5%) más un margen aplicable de 8,5%; o (ii) tasa SOFR a Plazo Ajustado (con un piso de 0,5%) más un margen aplicable de 9,5%.

vii. Descuento de emisión de la oferta (Offering Issue Discount): 8,5%.

viii. Comisiones:

1. Cada Financista del Financiamiento de Salida recibirá una cantidad igual al 2% del monto total de los compromisos de dicho acreedor, pagadera en, y sujeto a la condición de que ocurra, la fecha de cierre.

2. Comisión de duración (*duration fee*) por un monto igual al 0,25% del monto total de los compromisos de dicha parte al 30 de septiembre de 2022, pagadera en, y sujeta a la condición de que ocurra, la fecha de cierre.

3. GS, en su calidad de agente administrativo, recibirá una comisión de administración anual de US\$75.000.

4. Ver párrafo 6(a)(vii)(2) para una descripción de las comisiones pagaderas a Wilmington Trust, N.A.

ix. Garantías y preferencia: Igual que la Línea de Crédito Rotativa.

El Financiamiento a Plazo podrá ser amortizado a valor par a partir del tercer año.

c. Crédito Puente/Bonos:

i. Créditos Puente:

1. Los Deudores han obtenido de filiales de los Financistas del Financiamiento de Salida compromisos de financiamiento para los Créditos Puente; en el entendido, sin embargo, que según se indicó anteriormente, los Créditos Puente se amortizarán con los recursos obtenidos de los Bonos y del Financiamiento a Plazo.

2. Excepto por lo que se establece a continuación con respecto a la fecha de vencimiento y las comisiones, los términos y condiciones de los Créditos Puente serán sustancialmente similares a los de los Bonos descritos más abajo.

a. Fecha de vencimiento:

i. Fecha de Vencimiento Programada:

Un año a partir de la fecha de cierre; en el entendido, sin embargo, que si la Fecha de Conversión no se produce en o antes del 1 de diciembre de 2023, la fecha de vencimiento será el 1 de diciembre de 2023.

ii. Prórroga: No obstante lo anterior, sujeto a ciertas condiciones precedentes, en el primer aniversario a partir de la fecha de cierre, cualquier préstamo bajo los Créditos Puente que no haya sido pagado previamente se convertirá automáticamente en un préstamo a plazo con garantía senior que vencerá en la fecha que sea (y) cinco años después de la fecha de cierre (en el caso de los Bonos 5A) o (z) siete años después de la fecha de cierre (en el caso de los Bonos 7A); en el entendido, sin embargo, que si la Fecha de Conversión no ocurre en o antes del 1 de diciembre de 2023, esta fecha de vencimiento extendida será el 1 de diciembre de 2023 (“Fecha de Prórroga”).

b. Comisiones:

i. Un monto equivalente al 1,125% del capital total comprometido bajo los Créditos Puente. Esta comisión será pagadera en, y sujeto a la condición de que ocurra, la fecha de cierre.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

ii. Una comisión de compromiso por un monto igual al 1,125% del capital total comprometido bajo los Créditos Puente. Esta comisión será pagadera en, y sujeto a la condición de que ocurra, la fecha de cierre.

iii. Una comisión de duración (*duration fee*) por un monto igual al 0,25% del capital total comprometido al 30 de septiembre de 2022, pagadera en, y sujeto a la condición de que ocurra, la fecha de cierre.

iv. Una comisión de financiamiento en cada caso igual al 1,25% del capital comprometido agregado bajo los Créditos Puente que se financien efectivamente en la fecha de cierre. Esta comisión será pagadera en la fecha de cierre en, y sujeto a la condición de que ocurra, la fecha de cierre.

v. Una comisión de prórroga igual al 1,5% del capital total comprometido en virtud de los Créditos Puente, pendiente de pago en la Fecha de Prórroga, pagadera en, y sujeto a la condición de que ocurra, la fecha de cierre.

vi. Ver párrafo 6(a)(vii)(2) para una descripción de las comisiones pagaderas a Wilmington Trust, N.A.

ii. Bonos:

1. Emisores/Deudores: La Sociedad (como deudor) y PAS (como Co-deudor).

2. Garantes: Los Garantes.

3. Capital:

a. En el caso de los Bonos 5A, US\$450 millones.

b. En el caso de los Bonos 7A, US\$700 millones.

4. Fecha de Vencimiento Programada:

a. En el caso de los Bonos 5A, 15 de octubre de 2027.

b. En el caso de los Bonos 7A, 15 de octubre de 2029.

5. Intereses:

a. En el caso de los Bonos 5A, 13,375%.

b. En el caso de los Bonos 7A, 13,375%.

6. Descuento de emisión de la oferta (Offering Issue Discount):

a. En el caso de los Bonos 5A, 5,6%.

b. En el caso de los Bonos 7A, 6,9%.

7. Comisiones: Ver párrafo 6(a)(vii)(2) para una descripción de las comisiones pagaderas a Wilmington Trust, N.A.

8. Garantías y preferencia: Igual que la Línea de Crédito Rotativa.

8. Como se informó anteriormente, las Cartas de Compromiso de Financiamiento de Salida también contemplan un financiamiento adicional que se proporcionará en forma de financiamiento de deudor en posesión junior (*junior debtor-in-possession*) (el "Financiamiento DIP Junior") durante la vigencia del Procedimiento Capítulo 11 (antes de la salida del mismo). A tal efecto, el 3 de octubre de 2022, la Sociedad suscribió un contrato de crédito a plazo de deudor en posesión (*debtor-in-possession term loan credit agreement*) por un monto de US\$1.145.672.141,67, y espera cerrar este financiamiento el 12 de octubre de 2022 simultáneamente con el cierre del Financiamiento de Salida. Los principales términos y condiciones del Financiamiento DIP Junior se exponen a continuación:

a. Deudor: La Sociedad.

b. Garantes: Los Deudores (distintos de LATAM).

c. Capital: US\$1.145.672.141,67.

d. Fecha de Vencimiento Programada:

Lo primero que ocurra entre el 1 de diciembre de 2023 o la fecha en que los Deudores emerjan del Procedimiento Capítulo 11.

e. Intereses: A elección de LATAM, alternativamente: (i) la tasa ABR (con un piso de un 1,5%) más un 12,5% o (ii) la tasa SOFR a Plazo (con un piso de un 0,5%) más un 13,5%.

f. Comisiones:

i. JPM recibirá una comisión de administración mensual de US\$6.250 al mes.

ii. Wilmington Trust, N.A., recibirá una comisión anual de agente de garantías junior de US\$30.000, más US\$5.000 por adhesión.

g. Garantías y preferencia: Las mismas garantías que aseguran el Financiamiento DIP Existente; en el entendido, sin embargo, que los Componentes del Financiamiento de Salida tendrán prioridad sobre el Financiamiento DIP Junior.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

9. Tras el cierre del Financiamiento de Salida y del Financiamiento DIP Junior, el Financiamiento DIP Existente se pagará en su totalidad con los ingresos obtenidos del mismo.

II. Acuerdos de Compromiso de Soporte

1. Como se informó anteriormente, la Sociedad ha celebrado acuerdos de compromiso de soporte (los “Acuerdos de Compromiso de Soporte”) con determinados acreedores y accionistas soportantes (conjuntamente, las “Partes Soportantes”) en apoyo de las operaciones de reestructuración establecidas en el Plan de Reorganización.

2. Como se informó en el hecho esencial de fecha 11 de mayo de 2022, la fecha límite actualmente establecida en los Acuerdos de Compromiso de Soporte es el 30 de octubre de 2022. Sin embargo, los Deudores tienen derecho a prorrogar dicha fecha hasta el 30 de noviembre de 2022 a cambio de un pago del 1,34846% calculado sobre los montos respaldados en virtud de los mismos (i.e., aproximadamente US\$73 millones) (el “Pago de Prórroga”).

3. Dado que los Deudores están contemplando actualmente emerger del Capítulo 11 durante la primera semana de noviembre, se vieron en la necesidad de prorrogar la fecha límite de los Acuerdos de Compromiso de Soporte hasta el 30 de noviembre de 2022, y por lo tanto pagarán el Pago de Prórroga a las Partes Soportantes.

4. Como se informó previamente en el hecho esencial de fecha 11 de mayo de 2022, el Pago de Prórroga se deducirá de aquella distribución adicional en efectivo única que se repartirá a los acreedores valistas que opten por recibir los Nuevos Bonos Convertibles Clase A o los Nuevos Bonos Convertibles Clase C contemplados en el Plan de Reorganización en dación en pago de sus créditos. Por lo tanto, el Pago de Prórroga no constituirá un desembolso adicional por parte de la Sociedad, distinto a lo que se haya comunicado anteriormente.

La Sociedad mantendrá informados a sus accionistas, acreedores y al mercado sobre el progreso del Procedimiento Capítulo 11.

Santiago, 13 de octubre de 2022 PERIODO PREFERENCIAL Y RESULTADOS DE SEGUNDA VUELTA

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores N° 306:

1. Según lo informado por la Sociedad mediante información de interés publicada con esta misma fecha, el 12 de octubre de 2022 concluyó el período legal de 30 días de opción preferente (el “POP”) de (i) las 73.809.875.794 nuevas acciones de pago, emitidas e inscritas en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (“CMF”) (las “Nuevas Acciones de Pago”); y (ii) los 1.257.002.540 bonos convertibles en acciones Serie G, los 1.372.839.695 bonos convertibles en acciones Serie H y los 6.863.427.289 bonos convertibles en acciones Serie I, todos inscritos en el Registro de Valores de la CMF (conjuntamente, los “Bonos Convertibles”). Las Nuevas Acciones de Pago y los Bonos Convertibles fueron emitidos con ocasión de lo acordado

en Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM de 5 fecha de julio de 2022, conforme a lo dispuesto en el plan de reorganización y financiamiento (el “Plan de Reorganización”) de LATAM y algunas de sus filiales que ha sido aprobado y confirmado en su procedimiento de reorganización en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York en virtud de las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos.

2. Con esta fecha, ha tenido lugar la segunda vuelta (la “Segunda Vuelta”) de suscripción de las Nuevas Acciones de Pago, en la cual tuvieron derecho a participar los accionistas o cesionarios que suscribieron Nuevas Acciones de Pago en el POP y que manifestaron a LATAM, al tiempo de la suscripción, su intención de participar en la Segunda Vuelta.

3. Luego de terminados el POP y la Segunda vuelta, los accionistas (o sus respectivos cesionarios) han suscrito 42.460.487.574 Nuevas Acciones de Pago, 17.868 Bonos Convertibles Serie G, 636.975.241 Bonos Convertibles Serie H y 83.777 Bonos DocuSign Envelope ID: D19FA109-2764-427D-8C87-F1A6EA6EF4F2 2 Convertibles Serie I. En consecuencia, quedan todavía

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

disponibles 31.349.388.220 Nuevas Acciones de Pago, 1.256.984.672 Bonos Convertibles Serie G, 735.864.454 Bonos Convertibles Serie H y 6.863.343.512 Bonos Convertibles Serie I (el “Remanente”).

4. Conforme a lo previamente informando, el Remanente será colocado, con sujeción a la normativa legal y reglamentaria aplicable, conforme a las reglas que gobiernan la oferta de las Nuevas Acciones de Pago y los Bonos Convertibles, las cuales se encuentran contenidas en avisos publicados en el diario La Tercera con fecha 6 de septiembre de 2022, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 10 del Reglamento de la Ley de Sociedades Anónimas. Dicha colocación incluye, entre otras cosas, la colocación de parte del Remanente entre (i) un grupo de acreedores valistas de LATAM representados por Evercore y ciertos tenedores de bonos chilenos emitidos por LATAM (conjuntamente, los “Acreedores Soportantes”); y (ii) Delta Air Lines, Inc., Qatar Airways Investments (UK) Ltd. y el grupo Cueto (conjuntamente, los “Accionistas Soportantes”; y éstos conjuntamente con los Acreedores Soportantes, las “Partes Soportantes”) conforme a sus respectivos acuerdos de compromiso de soporte (los “Acuerdos de Compromiso de Soporte”).

5. Para efectos de lo anterior, la Sociedad ejercerá sus derechos bajo los Acuerdos de Compromiso de Soporte, y requerirá en consecuencia a las Partes Soportantes que suscriban y paguen la parte que les corresponda en el Remanente conforme a lo dispuesto en dichos acuerdos. Atendido el período de fondeo contemplado en los Acuerdos de Compromiso de Soporte, la Sociedad tiene contemplado que la fecha efectiva del Plan de Reorganización ocurra el, o alrededor del, 3 de noviembre próximo.

La Sociedad mantendrá informados a sus accionistas, acreedores y al mercado sobre el progreso del Procedimiento Capítulo 11.

Santiago, 26 de octubre de 2022 PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE REORGANIZACIÓN

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores Nº 306:

1. Según lo informado previamente, la Sociedad tiene contemplado que la

fecha efectiva (la “Fecha Efectiva”) de su plan de reorganización y financiamiento (el “Plan de Reorganización”) que ha sido aprobado y confirmado en su procedimiento de reorganización en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) en virtud de las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos, ocurra el 3 de noviembre de 2022. En consecuencia, en la Fecha Efectiva la Sociedad, junto con sus diversas filiales que son parte del Procedimiento Capítulo 11, emergerán del mismo.

2. En relación con lo anterior:

a. La Sociedad contempla que (i) las 73.809.875.794 nuevas acciones de pago, inscritas en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (“CMF”); (ii) la parte de los 1.257.002.540 bonos convertibles en acciones Serie G que han sido suscritos, (iii) los 1.372.839.695 bonos convertibles en acciones Serie H; (iv) los 6.863.427.289 bonos convertibles en acciones Serie I, todos inscritos en el Registro de Valores de la CMF (conjuntamente, los bonos referidos en los literales (ii), (iii) y (iv) que preceden, los “Bonos Convertibles”); y (v) la parte de los 3.818.042 nuevos

bonos corporativos no convertibles en acciones Serie F que han sido suscritos, también inscritos en el Registro de Valores de la CMF, sean entregados a sus respectivos suscriptores en la Fecha Efectiva.

b. Los períodos de conversión de los Bonos Convertibles comenzarán a regir a contar de la Fecha Efectiva, en los términos y condiciones contemplados en los respectivos contratos de emisión. Se recuerda que los tenedores de Bonos Convertibles que deseen ejercer su opción de conversión deberán hacerlo de DocuSign Envelope ID: 648FE90F-06E8-4B13-8274-750547E24386 2 acuerdo al procedimiento establecido al efecto en el respectivo contrato de emisión, mediante comunicación escrita dirigida a LATAM, a la dirección de correo electrónico InvestorRelations@latam.com con el asunto “Solicitud de Conversión Bonos Convertibles”, según el formato adjunto como Anexo Tres al contrato de emisión. Para mayor facilidad, una copia de dicho formato se encuentra disponible en <https://www.latamairlinesgroup.net/es/newsreleases/news-release-details/informacion-sobre-proceso-de-conversion-debonos-convertibles>.

c. Según fuera informado mediante hecho esencial de fecha 11 de mayo de 2022, los acreedores valistas

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

que hayan optado por recibir bonos convertibles Serie G y bonos convertibles serie I, tendrán derecho a recibir por una única vez un pago adicional en efectivo (la “Distribución Adicional en Efectivo”) determinado en función de la diferencia entre el EBITDAR de la Sociedad contemplado en su plan de negocios original y el EBITDAR real de la Sociedad entre el 1 de enero de 2022 y la fecha que sea 15 días antes de la salida del Procedimiento Capítulo 11. Dicha Distribución Adicional en Efectivo será pagada a partir de la Fecha Efectiva. El monto bruto de dicha Distribución Adicional en Efectivo será en definitiva US\$250 millones, y del mismo deberá deducirse (i) las comisiones pagaderas a las partes soportantes del Plan de Reorganización bajo sus respectivos acuerdos de soporte conforme a lo informado mediante hecho esencial de fecha 11 de octubre de 2022, por extender la fecha límite de dichos acuerdos hasta el 30 de noviembre de 2022; y (ii) ciertos pagos en efectivo a ser realizados por la Sociedad con el apoyo de los acreedores soportantes en el contexto del Procedimiento Capítulo 11. Considerados dichos ajustes, el monto a distribuir como Distribución Adicional en Efectivo será de aproximadamente US\$175 millones.

3. Tan pronto ocurra la Fecha Efectiva, el Directorio convocará a Junta Extraordinaria de Accionistas para proceder con la renovación total del Directorio de la Sociedad, en los términos previstos en el Artículo Cuarto Transitorio de los estatutos de la Sociedad.

Santiago, 3 de noviembre de 2022 SALIDA DE CAPITULO 11 Y CITACIÓN JUNTA EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley de Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General nº 30, debidamente facultado, informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Sociedad”), inscripción Registro de Valores N° 306:

1. La fecha efectiva (la “Fecha Efectiva”) del plan de reorganización y financiamiento de LATAM (el “Plan de Reorganización”) que ha sido aprobado y confirmado en su procedimiento de reorganización en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) en virtud de las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos, ha ocurrido con esta fecha, 3 de noviembre de 2022, según lo previamente informado por la

Sociedad. En consecuencia, con esta misma fecha la Sociedad, junto con sus diversas filiales que fueron parte del Procedimiento Capítulo 11, han emergido del mismo.

2. Según lo informado en el Hecho Esencial de 26 de octubre de 2022, de acuerdo a los términos del Plan de Reorganización y del artículo cuarto transitorio de los estatutos de la Sociedad, tan pronto ocurra la Fecha Efectiva, el Directorio convocará a Junta Extraordinaria de Accionistas para proceder con la renovación total del Directorio de la Sociedad.

3. Para los efectos de lo indicado en el punto 2 anterior, el Directorio, en sesión extraordinaria celebrada con esta misma fecha, ha acordado citar a sus accionistas a una Junta Extraordinaria de Accionistas (la “Junta”), la que se celebrará en forma remota, para el día 15 de noviembre de 2022, a las 12:00 horas, con el objeto de conocer y pronunciarse sobre las siguientes materias:

a. Informar a los accionistas sobre la salida del Procedimiento Capítulo 11 y la implementación del Plan de Reorganización.

b. Proceder a la renovación total del Directorio.

c. Resolver sobre la remuneración del Directorio y del Comité de Directores; y sobre el presupuesto de este último.

Tendrán derecho a participar en la Junta, y a ejercer en ella su derecho a voz y voto, los titulares de acciones inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior al día de su celebración, es decir, inscritos a la medianoche del día 9 de noviembre de 2022.

De evitar que las personas que asistan a la misma se expongan a contagio. Para ello, el accionista interesado en participar a la Junta, o su representante, deberá, hasta las 15:00 horas del día anterior a la Junta, registrarse en el sitio web <https://autenticacion.dcv.cl/> o bien enviar un correo electrónico a la casilla registrojuntas@dcv.cl, manifestando su interés de participar en la Junta, adjuntando una imagen escaneada de su cédula de identidad por ambos lados o de su pasaporte; del poder, si procediera; y del formulario de solicitud de participación a la Junta. La Junta se llevará a efecto por la plataforma de videoconferencia Zoom y las votaciones por aclamación o votación a viva voz, o bien mediante la plataforma de votación electrónica que provee DCV Registros S.A. a la cual se ingresará a través de la plataforma Click&Vote, a

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

través del vínculo “Unirse a la Junta”. El resto de la documentación requerida y la información con más detalle respecto de cómo registrarse, participar y votar en forma remota a la Junta y demás aspectos que sean procedentes al efecto, quedarán disponibles y se comunicarán oportunamente a través de un instructivo que será subido al sitio web de la Sociedad, www.latamairlinesgroup.net.

Los avisos de convocatoria serán publicados en el Diario La Tercera los días 5, 8 y 10 de noviembre de 2022.

Los señores accionistas podrán obtener copia de los documentos que fundamentan las materias sobre las cuales se informará a la Junta, a contar del 5 de noviembre de 2022, en el sitio web de la Sociedad, www.latamairlinesgroup.net. Además, todo accionista que desee obtener copia de dichos documentos puede contactar, también a contar del 5 de noviembre de 2022, al departamento de atención a los inversionistas de la Sociedad a la dirección de correo electrónico InvestorRelations@latam.com o al teléfono (562) 2565-3844, con tal objeto.

Lo 11 un suplemento al Plan de Reorganización con documentos otorgados en el contexto del término del proceso de reorganización bajo el

Capítulo 11, que incluye, entre otros, un acuerdo de derechos de registro (Registration Rights Agreement).

Santiago, 8 de noviembre de 2022 REPORTE OPERACIONAL MENSUAL- SEPTIEMBRE

• Como parte de las obligaciones de reporte que tiene que cumplir LATAM dentro del Procedimiento Capítulo 11, se encuentra la preparación y entrega de un informe mensual denominado MOR por sus siglas en inglés Monthly Operating Report (“MOR”), correspondiente al mes de septiembre de 2022.

Santiago, 15 de noviembre de 2022 ELECCIÓN DE MIEMBROS DEL DIRECTORIO

En virtud de lo establecido en los artículos 9° y 10° de la Ley n° 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General n° 30 de 1989 de esta Comisión, me permito informarle en carácter de hecho esencial que en Junta Extraordinaria de Accionistas (la “Junta”) de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) celebrada este día 15 de noviembre de 2022, los accionistas de LATAM procedieron a elegir los miembros del Directorio de LATAM, los cuales durarán en sus funciones por dos años.

En la elección que tuvo lugar en la Junta resultaron electos como Directores las siguientes personas:

1. Ignacio Cueto Plaza;
2. Sonia J.S. Villalobos;
3. Bouk van Geloven.
4. Antonio Gil Nievas;
5. Alexander D. Wilcox;
6. Bornah Moghbel;
7. Enrique Cueto Plaza;
8. Michael Neruda; y
9. Frederico Curado (en carácter de director independiente).

Se hace presente que, en Sesión de Directorio celebrada con esta misma fecha, fueron designados como Presidente y Vicepresidente del Directorio don Ignacio Cueto Plaza y don Bornah Moghbel, respectivamente. Asimismo, se informa que, de acuerdo al artículo 50 bis de la Ley 18.046 sobre Sociedades Anónimas, fueron electos como miembros del Comité de Directores los Directores señores Frederico Curado (en carácter de director

independiente), y Michael Neruda y la señora Sonia J.S. Villalobos.

Santiago, 15 de diciembre de 2022 REPORTE OPERACIONAL MENSUAL- OCTUBRE

• Como parte de las obligaciones de reporte que tiene que cumplir LATAM dentro del Procedimiento Capítulo 11, se encuentra la preparación y entrega de un informe mensual denominado MOR por sus siglas en inglés Monthly Operating Report (“MOR”). A esta fecha se encuentra pendiente la entrega del MOR correspondiente al mes de octubre de 2022, último mes previo a la salida del Procedimiento Capítulo 11.

Por último, hacemos presente que no obstante que LATAM emergió del Procedimiento Capítulo 11 el 3 de noviembre pasado, ciertas normas del Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América imponen todavía ciertas obligaciones a la Compañía. Una de dichas obligaciones consiste en emitir como parte del cierre del Procedimiento Capítulo 11, en forma trimestral, informes denominados “Post Confirmation Reports”. Dichos informes serán emitidos junto con los estados financieros trimestrales.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

Los siguientes factores importantes y aquellos factores importantes descritos en otros informes que enviamos o presentamos ante la Comisión de Valores y Bolsas de los Estados Unidos (SEC por sus siglas en inglés) podrían afectar nuestros resultados reales y provocar que éstos difieran de manera sustancial de los expresados en cualquier declaración con perspectiva de futuro nuestra o de terceros a nuestro nombre. En particular, dado que no somos una empresa estadounidense, existen riesgos asociados con invertir en nuestros ADS que no son típicos de las inversiones en acciones de empresas estadounidenses. Antes de tomar una decisión de inversión, Ud. debería considerar cuidadosamente toda la información contenida en este documento, incluyendo los siguientes factores de riesgo.

RIESGOS RELACIONADOS CON NUESTRA SALIDA DEL CAPÍTULO 11 DE QUIEBRA

Recientemente salimos del proceso de quiebra, lo que podría afectar negativamente a nuestro negocio y relaciones.

El habernos declarado en quiebra, a pesar de nuestra reciente salida del proceso de quiebra bajo el Capítulo 11, podría afectar negativamente nuestro negocio y las relaciones con clientes, proveedores,

contratistas o empleados. Existen muchos riesgos debido a las incertidumbres en torno a nuestra reciente salida del proceso de quiebra, incluyendo los siguientes:

- Los proveedores clave, vendedores u otras contrapartes contractuales podrían, entre otras cosas, renegociar los términos de nuestros acuerdos, intentar terminar su relación con nosotros o requerir garantías financieras de nuestra parte;
- Nuestra capacidad para renovar contratos existentes y obtener nuevos contratos bajo términos y condiciones razonablemente aceptables puede verse afectada negativamente;
- Nuestra capacidad para atraer, motivar y retener ejecutivos y empleados puede verse afectada negativamente; y,
- La competencia puede quitarnos clientes y nuestra capacidad para competir por nuevos negocios y atraer y retener clientes puede verse afectada negativamente.

La ocurrencia de uno o más de estos eventos podría tener un efecto material adverso en nuestras operaciones, condiciones financieras y reputación y no podemos asegurar que el haber sido sujetos de un proceso de quiebra no afectará negativamente nuestras operaciones en el futuro.

Al salir del proceso de quiebra, la composición de nuestro directorio cambió significativamente.

La composición de nuestro directorio cambió significativamente al salir del proceso de quiebra. Nuestro nuevo directorio está compuesto por los siguientes miembros: Ignacio Cueto Plaza, Sonia J.S. Villalobos, Bouk van Geloven, Antonio Gil Nievas, Alexander D. Wilcox, Bornah Moghbel, Enrique Cueto Plaza, Michael Neruda y Frederico Curado (como director independiente). Si bien ha habido un proceso de transición ordenada a medida que integramos a los nuevos miembros del directorio, nuestro nuevo directorio puede cambiar de opinión sobre iniciativas estratégicas y una serie de cuestiones que determinarán el futuro de la Compañía. Como resultado, la estrategia y los planes futuros de la Compañía pueden diferir materialmente de los del pasado.

La capacidad de atraer y retener personal clave es fundamental para el éxito de nuestro negocio y puede verse afectada por nuestra salida del proceso de quiebra.

El éxito de nuestro negocio depende del personal clave. La capacidad de atraer y retener a este personal clave puede verse afectada por nuestra salida del

proceso de quiebra, las incertidumbres que enfrenta actualmente el negocio y los cambios que podamos realizar en la estructura organizacional para ajustarnos a las circunstancias cambiantes. Es posible que tengamos que celebrar acuerdos de retención u otros que podrían ser costosos de mantener. Si los ejecutivos, gerentes u otro personal clave renuncian, se jubilan o son despedidos o su servicio se interrumpe de alguna otra manera, es posible que no podamos reemplazarlos de manera oportuna y podríamos experimentar reducciones significativas en la productividad.

RIESGOS RELATIVOS A NUESTRA EMPRESA

Los efectos persistentes de COVID-19 son altamente impredecibles y podrían ser significativos y tener un efecto adverso en el negocio del grupo, así como los resultados de las operaciones.

La pandemia de COVID-19 y el temor que la acompaña a los brotes generalizados de enfermedades contagiosas que pueden ocurrir en el futuro han reducido materialmente y pueden continuar reduciendo, la demanda y la disponibilidad de viajes aéreos en todo el mundo. Como resultado, nuestro negocio, operaciones y rendimiento financiero han sido y pueden

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

seguir siendo afectados material y negativamente por COVID-19.

La pandemia de COVID-19 y sus variantes ha afectado negativamente las condiciones económicas a nivel mundial, alterando las cadenas de suministro e impactando adversamente las operaciones de manufactura de aviones y puede reducir la disponibilidad de refacciones para éstos. El efecto sobre nuestros resultados podría ser importante y adverso si las alteraciones de la cadena de suministros persisten y anteceden a nuestra capacidad para mantener nuestra flota de manera adecuada.

Aunque las vacunas han demostrado ser eficaces en general y se han reducido ciertas restricciones de viaje impuestas por los gobiernos asociadas con la pandemia de COVID-19, la pandemia en curso, incluidos grandes brotes, resurgencias de COVID-19 en varias regiones y la aparición de nuevas variantes del virus han resultado y pueden seguir resultando en una demanda significativamente menor de viajes. Durante 2022, muchos países levantaron las restricciones de viaje, pero la propagación de nuevas variantes de COVID-19 llevó a algunos de ellos a regresar con algunas medidas. Como resultado de estas y otras condiciones fuera de nuestro control, los resultados de nuestras operaciones podrían seguir

siendo volátiles y estando sujetas a cambios rápidos e inesperados. Además, nuestras operaciones se han visto y podrían verse afectadas negativamente en el futuro, si nuestros empleados son puestos en cuarentena como resultado de la exposición a COVID-19. De igual modo, las medidas de seguridad sanitaria y saneamiento que hemos implementado como grupo pueden no bastar para evitar la propagación o el contagio de COVID-19 u otras enfermedades infecciosas a nuestros pasajeros o empleados en nuestros aviones o aeropuertos en los que operamos, lo que podría resultar en impactos financieros y de reputación adversos para el grupo. Estas cuestiones han tenido y podrían seguir teniendo un efecto adverso material en el negocio del grupo y en los resultados de las operaciones. Sin embargo, es posible que estas medidas resulten insuficientes y que el COVID-19 u otras enfermedades puedan transmitirse a pasajeros o empleados en un aeropuerto o en un avión.

Como resultado de la pandemia de COVID-19, la industria de la aviación puede experimentar cambios en el comportamiento de los consumidores, incluso con respecto a los viajes corporativos, los viajes de larga distancia y la demanda de viajes.

Existe la posibilidad de que se produzcan cambios a mediano y largo plazo en el

comportamiento de los consumidores como resultado de la pandemia de COVID-19 y sus variantes que podrían provocar impactos financieros adversos para la empresa. Los viajes corporativos aumentaron durante 2022, gracias al levantamiento de las restricciones de viaje, pero aún no se han recuperado completamente a los niveles previos a COVID-19. No es posible predecir las consecuencias potenciales del aumento del uso de la tecnología como sustituto de los viajes y si los viajes corporativos, los viajes de larga distancia y la demanda de viajes podrían volver a los niveles previos a la pandemia de COVID-19. Además, los viajeros pueden ser menos propensos a viajar o ser más conscientes de los precios y pueden elegir alternativas de bajo costo como resultado de la pandemia de COVID-19.

El fracaso en implementar exitosamente la estrategia del grupo o en ajustar dicha estrategia a la situación económica actual dañaría el negocio del grupo y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

Hemos desarrollado un plan estratégico con el objetivo de convertirnos en una de las aerolíneas más admiradas a nivel mundial y de renovar nuestro compromiso con una rentabilidad sostenida y mayores rendimientos para los accionistas.

Nuestra estrategia requiere que identifiquemos propuestas de valor que resulten atractivas para nuestros clientes, que identifiquemos eficiencias en nuestras operaciones diarias y que nos transformemos en una empresa más fuerte y resistente a los riesgos. Un principio de nuestro plan estratégico es la adopción de un nuevo modelo de viaje para los servicios domésticos e internacionales para atender las dinámicas cambiantes de clientes e industria y así aumentar nuestra competitividad. El nuevo modelo de viaje se basa en una reducción continua de los precios de los pasajes, lo que vuelve el viajar por vía aérea más accesible para un público más amplio y en particular para quienes desean volar más a menudo. Este modelo requiere de esfuerzos continuos de reducción de costos, aumentando los ingresos de las actividades auxiliares. Aunado a estos esfuerzos, la Empresa sigue implementando una serie de iniciativas para reducir el costo por ASK en todas sus operaciones, así como desarrollar iniciativas de ingresos adicionales.

Las dificultades en la implementación de nuestra estrategia podrían afectar negativamente del grupo, el negocio, los resultados de la operación y el valor de mercado de nuestros ADS y acciones ordinarias.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

Nuestros resultados financieros están expuestos a fluctuaciones de monedas extranjeras.

Elaboramos y presentamos nuestros estados financieros consolidados en dólares estadounidenses. LATAM y sus filiales operan en diversos países y enfrentan el riesgo de variación en tipos de cambio de monedas extranjeras contra el dólar estadounidense o entre monedas de estos distintos países. Las variaciones en el tipo de cambio entre el dólar estadounidense y las monedas de los países en donde opera el grupo podrían afectar de manera negativa el negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Si el valor del real brasileño y el peso chileno u otras monedas en las que estén denominados los ingresos se reduce contra el dólar estadounidense, nuestros resultados de operación y condición financiera se verán afectados. El tipo de cambio del peso chileno, el real brasileño y otras monedas contra el dólar podría variar sustancialmente en el futuro.

Cambios en las políticas económicas de los gobiernos de Chile, Brasil y otros países que afecten los tipos de cambio también podrían afectar negativamente el negocio, la situación financiera, los resultados de operación y el rendimiento para nuestros accionistas sobre sus acciones ordinarias o ADS.

Nuestras operaciones están sujetas a variaciones en el suministro y costo del combustible para aviones (jet fuel), lo que podría impactar negativamente en nuestro negocio.

Mayores precios de este combustible podrían tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Los costos del combustible de aviación (jet fuel) históricamente han representado una parte importante de nuestros gastos de operación y significaron un 47,9% de nuestros costos de venta totales en 2022. Tanto el costo como la disponibilidad del combustible están sujetos a muchos factores económicos y políticos y eventos que no podemos controlar ni predecir, como son circunstancias políticas y económicas internacionales, como la inestabilidad política en los principales países exportadores de petróleo.

Cualquier escasez futura en el suministro de combustible (por ejemplo, como resultado de recortes en la producción por parte de la Organización de Países Exportadores de Petróleo “OPEP”), una alteración en las importaciones de crudo, alteraciones en el suministro como resultado de condiciones climatológicas adversas o catástrofes naturales, acciones laborales como la huelga de transportistas en Brasil en 2018, la persistencia de los

disturbios en el Medio Oriente, el conflicto en Ucrania u otros eventos, podrían resultar en un alza en los precios del combustible o en la reducción de los servicios regulares de las aerolíneas. No podemos garantizar que podremos contrarrestar cualquier incremento en el precio del combustible. Además, una baja en los precios del combustible podría resultar en una reducción en las tarifas aéreas, a través de la disminución o eliminación del cargo por combustible. Hemos firmado contratos para la cobertura del combustible, pero no podemos asegurar que dichos contratos bastarán para protegernos de un aumento en los precios del combustible en el futuro cercano o a largo plazo.

El grupo depende de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos países distintos y el negocio podría verse afectado si alguna de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales se termina.

Mantenemos una cantidad de alianzas y otras relaciones comerciales en muchas de las jurisdicciones en donde operan LATAM y sus filiales. Estas alianzas o relaciones comerciales nos permiten ampliar nuestra conectividad y, en algunos casos, ofrecer a los clientes servicios que no tendríamos a su alcance de otro modo. Si alguna de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales se deteriora o si alguno de estos acuerdos se da por terminado, el negocio

del grupo, su situación financiera y los resultados de operación podrían verse afectados de manera adversa.

El negocio del grupo y sus resultados de operación podrían verse afectados si no logramos obtener y mantener rutas, acceso adecuado a los aeropuertos, slots y otros permisos de operación. Asimismo, los problemas técnicos u operacionales con la infraestructura aeroportuaria de las ciudades en donde nos enfocamos podrían afectarnos de manera adversa.

El negocio de LATAM depende de su acceso a rutas y aeropuertos clave. Los acuerdos bilaterales de aviación entre los países, las leyes de cielo abierto y las autorizaciones locales de aviación a menudo conllevan consideraciones políticas y de otra índole sobre las que carecemos de control. Las operaciones del grupo podrían verse limitadas por cualquier retraso o incapacidad para obtener acceso a rutas y aeropuertos clave, incluyendo:

- Limitaciones sobre nuestra capacidad para transportar a más pasajeros;
- La imposición de restricciones sobre la capacidad de vuelo;
- La incapacidad de obtener o mantener derechos de ruta en mercados locales o bajo acuerdos bilaterales; o

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

- La incapacidad de mantener nuestros slots existentes y obtener slots adicionales.

El grupo opera una gran cantidad de rutas internacionales sujetas a acuerdos bilaterales, así como vuelos domésticos dentro de Chile, Perú, Brasil, Ecuador y Colombia, sujetos a autorizaciones locales de acceso a rutas y aeropuertos.

No puede asegurarse que continuarán los acuerdos bilaterales existentes con los países en donde están establecidas las empresas del grupo, ni que los permisos de los gobiernos extranjeros seguirán vigentes. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. La suspensión de nuestro permiso para operar en ciertos aeropuertos, destinos y slots o la imposición de otras sanciones también podrían tener un efecto negativo importante. Un cambio en la administración de las leyes y regulaciones actuales o la adopción de nuevas leyes o regulaciones en los países en donde opera el grupo que restrinjan su acceso a rutas, aeropuertos u otros podría tener un importante efecto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera o los resultados de nuestras operaciones.

Además, nuestras operaciones y estrategia de crecimiento dependen de las instalaciones e infraestructura de los aeropuertos clave, que comprenden el Aeropuerto Internacional de Santiago, los Aeropuertos Internacionales de los Guarulhos y Congonhas en São Paulo, el Aeropuerto Internacional de Brasilia y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima. Los aeropuertos pueden enfrentarse a desafíos para cumplir con sus programas de inversiones en activos fijos, después de sufrir un deterioro financiero significativo derivado de la pandemia de COVID-19. Los retrasos o cancelaciones de los programas de CAPEX podrían afectar nuestras operaciones o la capacidad de crecer en el futuro.

El Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago está experimentando una importante expansión, que se esperaba que terminara en 2021, pero que se inauguró en febrero de 2022. Actualmente existe una disputa entre el operador del aeropuerto y el gobierno debido al impacto de la pandemia de COVID-19 y la desaceleración de las operaciones aeroportuarias en los ingresos, lo que presionó aún más la liquidez del operador en vista de las inversiones en curso necesarias para el proyecto de expansión. Con el fin de mitigar el impacto de la pérdida financiera, el operador actual solicita prorrogar el período de

concesión, que vence en 2035 o renegociar el porcentaje de ingreso actual de participación que debe compartir con el gobierno. Esta disputa implica un riesgo para futuras inversiones en OPEX y CAPEX y efectos adversos para las operaciones del aeropuerto.

El Aeropuerto Internacional de Santiago abrió su nueva Terminal Internacional, llamada Terminal 2, a finales de febrero de 2022. Uno de los problemas más desafiantes de la nueva terminal es que el proceso de facturación considera una reducción de 50% en los mostradores de *check-in* asistido, lo que obliga a las compañías aéreas a implementar modelos de autoservicio, donde el éxito depende de las empresas, pero también está asociado con las restricciones gubernamentales del país de destino. Además, la Terminal 1 está actualmente en proceso de remodelación para adaptar su infraestructura a una terminal dedicada a operaciones nacionales. Estas obras están programadas para ser completadas en 2025.

Debido a las concesiones aeroportuarias anteriores proporcionadas por el gobierno chileno en 2019, hay dos aeropuertos actualmente en construcción en Chile: El Aeropuerto Internacional Diego Aracena de Iquique y el Aeropuerto Internacional Chacalluta de Arica, ambos en expansión de terminales y plataformas. Se espera que

estas obras queden terminadas en 2023 e implican un riesgo de efectos adversos para las operaciones de los aeropuertos. Además, existen otras tres nuevas concesiones en Chile que planean iniciar trabajos en terminales durante los años 2023 y 2024: El Aeropuerto Balmaceda, el Aeropuerto Internacional La Florida y el Aeropuerto Internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo.

En Perú, uno de los principales riesgos operativos que enfrentamos actualmente en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima es la limitación de la capacidad de crecimiento en el frente aéreo (incluso con respecto a la pista y plataforma, así como en los espacios de estacionamiento) y desafíos relacionados con la infraestructura interior del aeropuerto, que se ha derrumbado en la mayoría de sus procesos (AVSEC, embarque y migraciones). El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima se encuentra actualmente en proceso de construir una segunda pista en 2024 y una nueva terminal a principios de 2025. Cualquier retraso o limitación debido a las obras en curso podría impactar negativamente nuestras operaciones, limitar nuestra capacidad de crecimiento y afectar nuestra competitividad en el país y en la región.

Los aeropuertos de Brasil, como son los aeropuertos internacionales de Brasilia y São Paulo (Guarulhos), cuentan con un

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

número reducido de slots de despegue y aterrizaje por día debido a limitaciones estructurales. Cualquier condición que evite o retrase nuestro acceso a los aeropuertos o a rutas que son vitales para nuestra estrategia o bien, nuestra capacidad de mantener los slots existentes y obtener otros más podría en gran medida afectar nuestras operaciones de manera adversa.

En 2023, después de dos años de retraso por la pandemia de COVID-19, el Aeropuerto GRU, concesionaria del Aeropuerto de Guarulhos, iniciará la última fase de las obras de ampliación de infraestructura, incluyendo la construcción de una nueva salida rápida en la pista principal y una nueva pista de rodaje. Además, se prevé la construcción de un nuevo muelle y la ampliación de la plataforma, un proceso a realizarse hasta 2025 y permitirá un aumento de las operaciones en el aeropuerto más concurrido del país.

En 2022, continuando con el programa de concesiones aeroportuarias del gobierno estatal en Brasil (el “Programa de Concesiones”), 15 aeropuertos en Brasil recibieron concesiones en 3 bloques, 8 de los cuales son operados por LATAM, incluyendo el Aeropuerto de Congonhas, que se encuentra en el centro de São Paulo. La aceleración del Programa de

Concesiones posibilita importantes inversiones en infraestructura, pero implica un alto volumen de trabajo a realizar simultáneamente. Durante los próximos 5 años, 29 de los 55 aeropuertos operados por LATAM en Brasil serán sometidos a obras de mejora de infraestructura, lo que puede generar restricciones temporales, especialmente en términos de carga pagada.

Una parte importante de nuestros ingresos por transporte de carga proviene de relativamente pocos tipos de productos y podría verse afectada por eventos que afecten su producción, comercialización o demanda.

La demanda de transporte de carga del grupo, especialmente entre exportadores latinoamericanos, se concentra en un número reducido de categorías de productos, como exportaciones de pescado, productos del mar y fruta de Chile, espárragos de Perú y flores frescas de Ecuador y Colombia. Eventos que afecten de manera adversa la producción, comercialización o demanda de estos bienes podrían impactar negativamente el volumen de los bienes transportados y podría sufrirse un efecto relevante sobre los resultados de las operaciones. Las medidas futuras de protección comercial implementadas por o en contra de los países a los que ofrecemos servicios de

carga podrían tener un impacto en los volúmenes de tráfico de carga y afectar de manera adversa nuestros resultados financieros. Algunos de los productos de carga son susceptibles a los tipos de cambio y, por ende, los volúmenes de tráfico podrían verse afectados por la apreciación o depreciación de las monedas locales.

Dependemos de mantener una alta tasa de utilización de aviones para aumentar nuestros ingresos y absorber nuestros costos fijos, lo que nos deja particularmente vulnerables a los retrasos.

En general, un elemento clave de nuestra estrategia es mantener una alta tasa diaria de utilización de aeronaves, que mide la cantidad de horas que usamos nuestros aviones por día. Una alta utilización diaria de aviones nos permite maximizar la cantidad de ingresos que generamos a través de éstos y absorber los costos fijos relacionados con nuestra flota y se consigue, en parte, a través de la reducción de tiempos de servicio en los aeropuertos y del desarrollo de horarios que nos permiten aumentar las horas promedio de vuelo diario. Nuestra tasa de utilización de aviones podría verse afectada de manera adversa por diversos factores que están fuera de nuestro control, incluyendo tráfico aéreo y congestión en aeropuertos, condiciones climáticas adversas,

mantenimientos no anticipados y retrasos debido a terceros proveedores de servicios que se relacionen con asuntos como abastecimiento de combustible, *catering* y servicio de asistencia en tierra a aeronaves (*ground handling*). Si un avión se retrasa, las demoras resultantes podrían provocar una afectación en nuestro desempeño operativo y tener un impacto financiero sobre nuestros resultados.

LATAM vuela con aviones Airbus y Boeing y dependemos de éstos, por lo que nuestro negocio podría verse afectado si no recibimos las entregas de aviones a tiempo, si las aeronaves de estas empresas no estuvieran disponibles o si el público tuviera una percepción negativa de nuestros aviones.

Al 31 de diciembre de 2022, LATAM Airlines Group tiene una flota total de 237 aviones Airbus y 73 Boeing (34 de estos aviones se clasificaron como activos no corrientes disponibles para la venta). Los riesgos relacionados con Airbus y Boeing incluyen:

- Nuestro fracaso o incapacidad para obtener oportunamente aviones, refacciones o servicios de soporte relacionados de parte de Airbus o Boeing, debido a una alta demanda, retrasos en las entregas de aviones u otros factores;

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

- Interrupción del servicio de flotas a causa de necesidades de mantenimientos no programados o no anticipados para estos aviones;

- Que las autoridades chilenas u otras autoridades de aviación emitan directrices que restrinjan o prohíban el uso de nuestros aviones Airbus o Boeing o que requieran de inspecciones o mantenimientos prolongados;

- Percepción adversa del público sobre un fabricante debido a asuntos de seguridad, publicidad negativa u otros problemas, reales o percibidos o en caso de un accidente;

- Demoras entre el tiempo en que percibimos la necesidad de adquirir nuevos aviones y el tiempo que nos lleva hacer los arreglos con Airbus y Boeing o con un tercero proveedor para que entreguen dichos aviones; o

- El retraso, por cualquier motivo, para concluir proyectos de mejora de las cabinas que podrían resultar en la no disponibilidad de aeronaves por un cierto período.

Durante 2022, Airbus y Boeing anunciaron retrasos en algunos de sus modelos por varias razones, incluyendo problemas en la cadena de suministro

y el rápido aumento de la demanda debido a la recuperación de la industria aérea. La incidencia de uno o más de estos factores podría limitar nuestra capacidad de usar los aviones para generar utilidades, responder a una mayor demanda o limitar de otro modo nuestras operaciones y afectar nuestro negocio de manera adversa.

Si no podemos incorporar los aviones arrendados a la flota con cuotas y términos aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse afectado de manera adversa.

Una parte importante de la flota aérea está sujeta a arrendamientos a largo plazo. Los arrendamientos típicamente duran tres a 12 años desde la fecha de entrega. Podríamos enfrentar mayor competencia o una oferta limitada de aviones arrendados, lo que dificultaría negociar bajo términos competitivos al expirar los arrendamientos operativos actuales o arrendar capacidad adicional necesaria para el nivel objetivo de operaciones. Si nos vemos obligados a pagar tasas de arrendamiento mayores a futuro para mantener nuestra capacidad y la cantidad de aviones en la flota, nuestra rentabilidad podría verse afectada de manera adversa.

Nos enfrentamos a riesgos de reputación relacionados con el uso de las redes sociales.

LATAM utiliza con frecuencia las plataformas de redes sociales como herramientas de marketing. Estas plataformas proporcionan a LATAM, así como a los individuos, acceso a una amplia audiencia de consumidores y otras partes interesadas. Los comentarios negativos sobre LATAM o los productos que vende pueden publicarse en plataformas de redes sociales y dispositivos similares en cualquier momento y pueden ser perjudiciales para la reputación o el negocio de LATAM. Además, a medida que evolucionan rápidamente las leyes, regulaciones y los términos de servicio de las diferentes plataformas para gobernar el uso de las redes sociales, el fracaso de LATAM, sus empleados o terceros que actúen bajo la dirección de LATAM para cumplir con las leyes y regulaciones aplicables en el uso de estas plataformas y dispositivos podría afectar negativamente el negocio, la condición financiera y los resultados operativos de LATAM o someterla a multas u otras sanciones.

Tenemos una necesidad de liquidez significativa y seguimos buscando diversas opciones de financiación. Nuestro negocio

podría verse afectado de manera adversa si no podemos pagar nuestra deuda o cumplir con nuestros requisitos financieros futuros.

Tenemos un alto nivel de deuda y obligaciones de pago bajo nuestros arrendamientos de aviones y acuerdos de deuda financiera. Requerimos cantidades importantes de financiamiento para cubrir nuestras necesidades de capital para aviones y podríamos requerir financiamiento adicional para fondear nuestras otras necesidades comerciales. No podemos garantizar que tendremos acceso o que podremos acordar financiamiento en el futuro bajo condiciones favorables. Mayores costos de financiamiento podrían afectar nuestra capacidad para ampliar o renovar nuestra flota, que a su vez podría afectar nuestro negocio de manera adversa.

Además, una parte importante de nuestras propiedades y equipo está supeditada a gravámenes para garantizar nuestra deuda, incluyendo nuestros bonos y préstamos garantizados. En caso de que no podamos realizar los pagos sobre la nuestros bonos y préstamos garantizados, la ejecución de los gravámenes por parte de nuestros acreedores podría limitar o acabar con nuestra capacidad para usar las propiedades y el equipo afectados para cubrir nuestras necesidades operativas y generar ingresos.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

Asimismo, las condiciones externas de los mercados financieros y de crédito podrían limitar la disponibilidad de fondeo o aumentar sus costos, lo que podría afectar nuestra rentabilidad y posición competitiva de manera adversa y resultar en menores márgenes de interés, ingresos y flujos de efectivo netos, así como en menores rendimientos sobre el capital social y el capital invertido. Los factores que pueden afectar la disponibilidad de fondeo o provocar un aumento en nuestros costos de fondeo incluyen crisis macroeconómicas a nivel mundial, reducciones de nuestra calificación crediticia o de la de nuestras emisiones y otras disrupciones de mercado potenciales.

Al salir del Capítulo 11, reestructuramos nuestra deuda reduciéndola en aproximadamente un 35% a partir de la salida, a una deuda bruta total de aproximadamente US\$6,8 mil millones y mejoramos nuestras condiciones de liquidez, compuestas por efectivo y equivalentes al efectivo de aproximadamente US\$1,1 mil millones y facilidades de crédito revolvente no dispuestas por un monto de US\$1,1 mil millones.

Tenemos una exposición importante a la tasa SOFR y otras tasas de interés flotantes; los aumentos en las tasas de interés incrementarán nuestro costo de

financiamiento y podrían tener efectos adversos sobre nuestra situación financiera y nuestros resultados de operación.

El 27 de julio de 2017, el director ejecutivo de la Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido (“FCA”, por sus siglas en inglés) (la autoridad reguladora de la LIBOR) anunció que el organismo pretende dejar de obligar a los bancos a enviar tasas para el cálculo de la LIBOR después del 2021. El 5 de marzo de 2021, la FCA anunció en un comunicado público que el LIBOR para ciertos tenores dejaría de ser publicada el 30 de junio de 2023. La Junta de la Reserva Federal y el Banco de la Reserva Federal de Nueva York convocaron al Comité de Tarifas de Referencia Alternativas (ARRC, por sus siglas en inglés), un grupo de participantes del mercado privado, para ayudar a asegurar una transición exitosa del LIBOR para el dólar estadounidense (USD) a una tasa de referencia más sólida, su alternativa recomendada, la Tasa de Financiación Garantizada a Un Día (SOFR, por sus siglas en inglés). Aunque la adopción del SOFR es voluntaria, la inminente interrupción del LIBOR hace esencial que los participantes del mercado consideren la posibilidad de cambiar a tipos alternativos como el SOFR y que tengan un lenguaje apropiado de respaldo en los contratos existentes que están indexados al LIBOR. En este

sentido, nuestros contratos de derivados y de deuda pueden verse afectados por el cambio en la tasa correspondiente.

Debido a que la publicación de la LIBOR cesará en junio de 2023, hemos migrado a la adopción de la SOFR como una tasa alternativa. El impacto de una transición tal, alejándose de la LIBOR, podría ser significativo para nosotros, debido a nuestro alto endeudamiento. La SOFR fluctuará con las condiciones cambiantes del mercado y, a medida que la SOFR aumente, nuestros gastos en intereses aumentarán mecánicamente, lo que podría tener un efecto adverso en nuestros costos totales de financiación. Es posible que no podamos ajustar nuestros precios adecuadamente para contrarrestar cualquier aumento en los costos de financiamiento, lo que tendría un efecto adverso sobre los resultados de nuestras operaciones. Además, no hay garantía de que la SOFR u otras tasas de reemplazo para la LIBOR mantengan la aceptación del mercado.

Aumentos en los costos de seguros y/o reducciones importantes en la cobertura podrían impactar negativamente nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Los acontecimientos importantes que afectan a la industria de seguros de

aviación (como ataques terroristas, choques o accidentes aéreos y epidemias de salud y las resultantes restricciones de viaje generalizadas impuestas por el gobierno) pueden dar lugar a aumentos significativos de las primas de seguros de las compañías aéreas y/o disminuciones relevantes de la cobertura de seguros. Aumentos adicionales en el costo de los seguros y/o reducciones en la cobertura disponible podrían tener un impacto importante sobre nuestros resultados financieros, cambiar la estrategia de seguros y aumentar el riesgo de sufrir pérdidas por daños no cubiertos.

Los problemas con los sistemas de control de tráfico u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener importantes efectos adversos sobre nuestro negocio.

Las operaciones, incluyendo la capacidad de dar servicio a los clientes, dependen de la operación efectiva del equipo, incluyendo aviones, sistemas de mantenimiento y sistemas de reservaciones. Las operaciones también dependen de la operación efectiva de los sistemas de control de tráfico aéreo doméstico e internacional y de la infraestructura de control de tráfico aéreo por las autoridades correspondientes en los mercados en donde opera el grupo. Fallas de equipo, escasez de personal,

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

problemas de control de tráfico aéreo y otros factores que pudieran interrumpir las operaciones podrían afectar de manera adversa nuestras operaciones y resultados financieros, así como nuestra reputación.

Dependemos de un número limitado de proveedores para ciertas refacciones de aeronaves y motores.

Dependemos de un número limitado de proveedores de aeronaves, motores de aviones y muchas partes de ambos. Por ende, somos vulnerables a cualquier situación relacionada con el suministro de estos aviones, partes y motores, incluyendo defectos de diseño, problemas mecánicos, cumplimiento contractual por parte de los proveedores o una percepción adversa por parte del público, que resultaría en la necesidad de realizar mantenimientos no programados, en que los clientes eviten la marca o en acciones por parte de las autoridades de aviación, que a su vez derivaría en la incapacidad para operar nuestros aviones. Durante el año 2022, los principales proveedores de LATAM Airlines Group fueron los fabricantes de aviones Airbus y Boeing.

Además de Airbus y Boeing, LATAM Airlines cuenta con varios proveedores más, principalmente para accesorios, refacciones y componentes para los aviones, entre ellos Pratt & Whitney Canadá, MTU

Maintenance, Rolls-Royce, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, CMF International y Honeywell, entre otros.

Nuestro negocio depende ampliamente de terceros proveedores de servicios. El fracaso de estos terceros en cumplir con lo esperado o las interrupciones en nuestra relación con estos proveedores o de sus servicios para nosotros podrían tener un efecto adverso sobre nuestra posición financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Hemos contratado a una cantidad importante de terceros proveedores de servicios para desempeñar un gran número de funciones que son integrales a nuestro negocio, incluyendo operaciones regionales, operación de centros de atención telefónica a clientes, distribución y venta de inventario de asientos aéreos, suministro de infraestructura y servicios, desempeño de procesos comerciales, incluyendo compras y gestión de efectivo, suministro de mantenimiento y reparación de aviones, servicio de comida, servicios terrestres y suministro de diversos servicios (electricidad, agua, etc.) y desempeño de operaciones de abastecimiento de combustible aéreo, entre otras funciones y servicios vitales. No tenemos control directo sobre estos terceros proveedores

de servicios, aunque sí firmamos acuerdos con muchos de ellos que definen el desempeño en servicio esperado. Sin embargo, cualquiera de estos terceros proveedores de servicios podría incumplir con sus compromisos de desempeño de servicio, sufrir interrupciones en sus sistemas que pudieran impactar sus servicios o bien, otros acuerdos con dichos proveedores podrían darse por terminados. Por ejemplo, las reservas de vuelos por clientes y/o agencias de viajes a través de sistemas de reparto global de terceros (GDS, por sus siglas en inglés) podrían verse afectadas de manera adversa por interrupciones en nuestra relación comercial con los operadores de los GDS de o por problemas en las operaciones de éstos. Tales interrupciones, incluyendo la imposibilidad de llegar a un acuerdo de términos contractuales aceptables cuando venzan los contratos o cuando sean susceptibles de renegociación podrían provocar que la información de vuelo de la aerolínea se vea limitada o no esté disponible para verse, que aumenten sustancialmente las tarifas tanto para nosotros como para los usuarios de los GDS y que afecten nuestra relación con los clientes y las agencias de viaje. El fracaso de cualquier tercero proveedor de servicios en cumplir adecuadamente sus obligaciones de servicio o cualquier otra interrupción de los servicios podría reducir nuestros ingresos y aumentar nuestros gastos o evitar que operemos nuestros vuelos y

brindemos otros servicios a nuestros clientes. Además, nuestro negocio, desempeño financiero y reputación podrían verse afectados significativamente si los clientes creen que nuestros servicios no son confiables o satisfactorios.

Interrupciones o violaciones de seguridad de nuestra infraestructura o sistemas de tecnología de la información podrían afectar las operaciones, comprometer la información de los pasajeros o empleados y exponernos a responsabilidad, posiblemente causando que sufra nuestro negocio y nuestra reputación.

Un serio error, falla o incidente de seguridad cibernética interno que afecte los sistemas alojados internamente en nuestros centros de datos o externamente en ubicaciones de terceros o bien, una interrupción a gran escala en la infraestructura de tecnología de la que dependemos, como energía eléctrica, telecomunicaciones o la internet, podría afectar nuestra red tecnológica con un impacto potencial sobre nuestras operaciones. Nuestros sistemas de tecnología y la información relacionada también podrían ser vulnerables a una serie de fuentes de interrupción, incluyendo desastres naturales, ataques terroristas, fallas en las telecomunicaciones, virus informáticos, ciberataques, violaciones de seguridad en

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

la cadena de suministro (proveedores) y otros asuntos de seguridad. Estos sistemas incluyen nuestro sistema de reserva informatizado, sistemas de operaciones de vuelo, sistemas de telecomunicaciones, sitio web, aplicaciones ("apps") de autoservicio para clientes, sistemas de mantenimiento, kioscos para realizar el check-in, sistemas de entretenimiento a bordo y centros de datos.

Asimismo, como parte de nuestras operaciones comerciales ordinarias, recabamos y almacenamos información sensible, incluyendo datos personales de nuestros clientes y empleados, así como información de nuestros socios comerciales. La operación segura de las redes y los sistemas en los que se almacena, procesa y mantiene este tipo de información es crítica para nuestras operaciones comerciales y estrategia de negocio. Terceros no autorizados podrían intentar acceder a nuestros sistemas o a la información a través de fraudes, engaños o incidentes de ciberseguridad. El hardware y software que desarrollamos o adquirimos podría tener defectos que pudieran comprometer la seguridad de la información de manera inesperada. El menoscabo de nuestros sistemas de tecnología que resulte en pérdidas, divulgación, uso ilícito o acceso a la información de los clientes, empleados

y socios comerciales podría resultar en demandas legales o procesos judiciales, responsabilidad o sanciones regulatorias conforme a las leyes que protegen la privacidad de la información personal, interrupciones en nuestras operaciones y daños a nuestra reputación que, por sí solos o en conjunto, podrían afectar de manera adversa nuestro negocio.

Los rápidos avances tecnológicos y la digitalización podrían generar riesgos en la implementación y el control regulatorio.

A nivel mundial, se han registrado grandes avances en los procesos de digitalización e innovación tecnológica, algunos de ellos como resultado de la pandemia de COVID-19. Estas nuevas tecnologías podrían generar nuevos riesgos en su implementación que podrían impactarnos directa o indirectamente. Por ejemplo, a inicios de 2022, la aplicación de 5G en los Estados Unidos tuvo un impacto temporal en las operaciones en determinados aeropuertos y generó una revisión por la FAA de los requisitos específicos para su implementación. Todos los procesos de digitalización e innovación tecnológica pueden estar expuestos a este riesgo.

Asimismo, otras tecnologías o el entorno de transformación tecnológica en rápido aumento pueden avanzar

más rápidamente que la capacidad de revisión y control de las autoridades o el conocimiento de los efectos de sus posibles impactos, que podrían afectarnos directa o indirectamente de maneras que no podemos prever.

Los aumentos en los costos de la mano de obra, que representan una parte importante de nuestros gastos totales de operación, podrían afectar directamente nuestros ingresos.

Los costos de la mano de obra representan un porcentaje importante del costo de venta total (12% en 2022) y, en ocasiones durante la historia de nuestra operación, hemos experimentado presiones para aumentar los salarios y prestaciones de nuestros empleados. Un aumento importante en los costos de la mano de obra podría resultar en una reducción sustancial de nuestros ingresos.

Acciones colectivas por empleados podrían causar interrupciones operativas e impactar de manera adversa nuestro negocio.

Ciertos grupos de empleados, como pilotos, sobrecargos, mecánicos y nuestro personal aeroportuario, tienen habilidades altamente especializadas. Por ende, las acciones perpetradas por estos grupos, como huelgas, abandono de funciones (walk-outs) o paros, podrían afectar

seriamente las operaciones e impactar de manera adversa el desempeño operativo y financiero, así como nuestra imagen.

Cualquier huelga, interrupción laboral o paro o cualquier disputa prolongada con los empleados representados por cualquiera de estos sindicatos podría tener un impacto negativo sobre las operaciones. Estos riesgos se ven exacerbados generalmente en periodos de renegociación con sindicatos, lo que suele suceder cada dos a cuatro años, de acuerdo con la jurisdicción y el sindicato. Cualquier renegociación del convenio colectivo podría conllevar importantes aumentos salariales y, por consiguiente, un aumento en nuestros gastos operativos. No llegar a un acuerdo durante las negociaciones con los sindicatos podría requerir que entremos en un proceso de arbitraje, que usemos recursos financieros y administrativos y, posiblemente, que aceptemos términos que resulten menos favorables para nosotros que los acuerdos existentes. Los empleados que no se encuentran actualmente dentro de un sindicato también podrían integrar nuevos sindicatos que busquen mayores aumentos salariales o beneficios.

En noviembre de 2022, un sindicato que representa a la mayoría de nuestros pilotos en Chile votó a favor de lanzar una huelga, iniciando un proceso de mediación ordenado por la ley chilena. El

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

9 de noviembre de 2022, anunciamos que habíamos llegado a un acuerdo, evitando una huelga. Sin embargo, no hay garantía de que podamos llegar a un acuerdo mutuamente beneficioso en caso de futuros desacuerdos con nuestros empleados.

El negocio podría enfrentar consecuencias adversas si no logramos alcanzar acuerdos colectivos satisfactorios con los empleados sindicalizados.

Al 31 de diciembre de 2022, alrededor de 49% de los empleados del grupo, incluyendo personal administrativo, tripulantes de cabina, sobrecargos, pilotos y técnicos de mantenimiento, son miembros de sindicatos y tienen contratos y acuerdos colectivos que vencen a intervalos regulares. El negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones podrían verse afectados de manera significativa de no lograr llegar a un acuerdo con cualquier sindicato que represente a dichos empleados o por cualquier acuerdo con un sindicato que contenga términos que no se alineen con las expectativas o que eviten que el grupo compita de manera efectiva con otras aerolíneas.

LATAM podría enfrentar problemas para encontrar, capacitar y retener empleados.

El negocio es intensivo en mano de obra. El grupo emplea a un gran número de pilotos,

sobrecargos, técnicos de mantenimiento y otro personal operativo y administrativo. Cada tanto, la industria de la aviación ha experimentado una escasez de personal calificado, especialmente pilotos y técnicos de mantenimiento, que se ha intensificado durante la fase de recuperación del tráfico aéreo tras el pico de la pandemia. Esta escasez de personal calificado se ve agravada aún más por nuestra reciente salida de la quiebra y las incertidumbres resultantes a las que se enfrenta la empresa.

Asimismo, como sucede normalmente con muchos de nuestros competidores, de tiempo en tiempo, el grupo podría enfrentar una rotación importante de nuestros empleados. Si la rotación de empleados, particularmente de pilotos y técnicos de mantenimiento, aumenta drásticamente, nuestros costos de capacitación serán sustancialmente mayores. LATAM no puede asegurar que podrá reclutar, capacitar y retener a los gerentes, pilotos, técnicos y demás personal calificado necesario para continuar con las operaciones actuales o reemplazar a los empleados que dejen la empresa. Un aumento en rotación o la incapacidad para reclutar, capacitar y retener a los empleados calificados a un costo razonable podría tener un importante efecto adverso para el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones. El grupo

también puede experimentar mayores niveles de agotamiento de los empleados relacionados con la reciente salida del proceso de Capítulo 11. La pérdida de personal clave o la erosión material de la moral de los empleados podrían afectar negativamente a la capacidad de ejecutar estrategias e implementar iniciativas operativas, afectando así negativamente al grupo.

RIESGOS RELACIONADOS CON LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN Y LOS PAÍSES EN DONDE OPERA EL GRUPO

El desempeño de LATAM depende en gran medida de las condiciones económicas de los países en donde opera. Condiciones económicas negativas en esos países tendrían un impacto adverso sobre el negocio y los resultados de operación del grupo y provocarían que el precio de mercado de sus acciones ordinarias y ADS se reduzca.

La demanda de transporte de pasajeros y de carga es muy cíclica y depende en gran medida del crecimiento económico, las expectativas económicas y las variaciones en los tipos de cambio a nivel mundial y local, entre otras cosas. Anteriormente, el negocio se ha visto afectado de manera adversa por recesiones a nivel mundial, poco

crecimiento económico en Chile, recesiones en Brasil y Argentina, y un desempeño económico deficiente en ciertos países de mercados emergentes donde opera el grupo. La incidencia de eventos similares en el futuro podría afectar de manera adversa nuestro negocio. El grupo planea seguir ampliando operaciones con sede en Latinoamérica, lo que significa que su desempeño seguirá dependiendo en gran medida de las condiciones económicas en la región.

Cualquiera de los siguientes factores podría afectar de manera adversa el negocio, la situación financiera y los resultados de sus operaciones en los países en donde opera el grupo:

- Cambios en la política económica u otras políticas gubernamentales;
- Cambios en prácticas regulatorias, legales o administrativas;
- Desempeño económico deficiente incluyendo, entre otros, una desaceleración en la economía brasileña, inestabilidad política, bajo crecimiento económico, bajas tasas de consumo y/o inversión y mayores tasas de inflación; o bien,
- Otras situaciones políticas o económicas sobre las que carecemos de control.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

No podemos asegurar que las reducciones de capacidad u otras medidas que tome el grupo en respuesta a una menor demanda bastarán para contrarrestar cualquier reducción futura en la demanda de servicios de carga y/o transporte aéreo de pasajeros en los mercados en donde opera el grupo. Una demanda baja por un tiempo prolongado podría afectar de manera adversa nuestros ingresos, los resultados de nuestras operaciones o nuestra situación financiera.

Un entorno económico adverso, ya sea a nivel mundial, regional o en un país específico, podría resultar en una disminución del tráfico de pasajeros, así como en el negocio de carga, además de que podría afectar la capacidad para fijar tarifas aéreas, lo que a su vez afectaría de manera importante y negativa nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Estamos expuestos a aumentos en las tarifas de aterrizaje y otros cargos por servicios aeroportuarios que podrían afectar de manera adversa nuestro margen y posición ante la competencia. Además, no podemos asegurar que en el futuro

tendremos acceso a las instalaciones apropiadas y a los derechos de aterrizaje necesarios para cumplir con nuestros planes de expansión.

El grupo debe pagar cuotas a los operadores aeroportuarios para usar sus instalaciones. Cualquier aumento importante en las tasas aeroportuarias, incluyendo en los aeropuertos internacionales de Guarulhos en São Paulo, Jorge Chavez en Lima y Comodoro Arturo Merino Benítez en Santiago, podría tener un impacto adverso significativo sobre los resultados de nuestras operaciones. Los impuestos a pasajeros y las tarifas aeroportuarias han aumentado sustancialmente en los últimos años. No podemos asegurar que los aeropuertos en donde opera el grupo no aumentarán o mantendrán altos impuestos a pasajeros o tarifas aeroportuarias en el futuro. Cualquier aumento de esta índole podría tener un efecto adverso sobre nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Algunos de los aeropuertos que atendemos (o que planeamos atender en el futuro) están sujetos a limitaciones de capacidad e imponen diversas restricciones, incluyendo para slots de despegue y aterrizaje en ciertos periodos del día y límites en el nivel de ruido de los aviones. No tenemos certeza de que el grupo podrá obtener

la cantidad suficiente de slots, puertas de embarque u otras instalaciones en los aeropuertos para aumentar los servicios en línea con la estrategia de crecimiento. También es posible que los aeropuertos que actualmente no tienen limitantes de capacidad las tengan a futuro. Además, una aerolínea debe usar sus slots de manera regular y a tiempo o corre el riesgo de que dichos slots sean reasignados a otras aerolíneas. Donde no estén disponibles o tengan algún tipo de disponibilidad limitada los slots u otros recursos aeroportuarios, es posible que el grupo deba modificar horarios, cambiar sus rutas o reducir la utilización de los aviones. También es posible que las autoridades de aviación de los países en donde opera el grupo cambien las reglas de asignación de los slots de despegue y aterrizaje, como sucedió en el aeropuerto de São Paulo (Congonhas), donde los slots que operaba anteriormente Avianca Brasil fueron reasignados en su mayoría a Azul y donde la *Agência Nacional de Aviação Civil in Brazil* (“ANAC”) ha aprobado nuevas reglas para la distribución de nuevos slots. Cualquiera de estas alternativas podría tener un impacto financiero adverso en las operaciones. No podemos asegurar que los aeropuertos en los que no existan tales restricciones no las implementarán en un futuro o que, donde sí existan, no se volverán más onerosas. Dichas restricciones podrían limitar nuestra

capacidad para continuar ofreciendo o aumentar nuestros servicios en dichos aeropuertos.

El negocio está altamente regulado y los cambios en el entorno regulatorio en los distintos países podrían afectar de manera adversa nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.

El negocio está altamente regulado y depende en gran medida del entorno regulatorio en los países en donde opera o donde planea operar el grupo. Por ejemplo, los controles de precios de los pasajes podrían limitar nuestra capacidad para aplicar las técnicas de maximización de utilidades por segmentación de clientes de manera efectiva (“gestión de ingresos de pasajeros”) y ajustar los precios para reflejar las presiones en los costos. Altos niveles de regulación gubernamental podrían limitar el alcance de las operaciones y los planes de crecimiento. El posible fracaso de las autoridades de aviación para mantener las autorizaciones gubernamentales requeridas o el fracaso del grupo para cumplir con las regulaciones aplicables podrían afectar de manera adversa el negocio y los resultados de las operaciones.

El negocio, la situación financiera, los resultados de las operaciones y el precio de las acciones ordinarias y ADS podrían verse afectados de manera adversa por

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

cambios en las políticas o regulaciones a nivel federal, estatal o municipal en los países donde opera el grupo, abarcando o afectando factores como:

- Tasas de interés;
- Fluctuaciones por tipo de cambio;
- Políticas monetarias;
- Inflación;
- Liquidez de los mercados de capitales y préstamos;
- Políticas fiscales y de seguridad social;
- Regulación laboral;
- Escasez y racionamiento de energía y agua; y
- Otros temas políticos, sociales y económicos dentro de, o que afecten a Brasil, Chile, Perú y Estados Unidos, entre otros.

Por ejemplo, el gobierno federal de Brasil ha intervenido a menudo en la economía local y realizado cambios drásticos en la política y las regulaciones para controlar la inflación y afectar otras políticas y reglas. Ello ha requerido que el gobierno federal aumente las tasas de interés, haga

cambios en la política fiscal y de seguridad social, implemente controles de precios, tipos de cambio y remesas, devaluaciones, controles de capital y límites sobre los impuestos.

La incertidumbre sobre si el gobierno federal de Brasil implementará cambios en la política o la regulación que afecten a estos u otros factores podría contribuir a la incertidumbre económica de Brasil y a una mayor volatilidad en los mercados de valores brasileños y los valores emitidos en el extranjero por empresas brasileñas. Estas y otras situaciones en la economía y las políticas gubernamentales de Brasil podrían afectar de manera adversa a nuestra empresa, nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones, así como al precio comercial de nuestras acciones ordinarias y ADS.

También estamos sujetos a acuerdos internacionales bilaterales de transporte aéreo que tienen previsto el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre los países donde opera el grupo y debemos obtener los permisos de los gobiernos extranjeros pertinentes para poder ofrecer servicio a destinos en el extranjero. No podemos asegurar que tales acuerdos bilaterales existentes continuarán o que podremos obtener más derechos de ruta bajo dichos acuerdos para cumplir con nuestros planes de expansión a futuro. Algunos acuerdos

bilaterales también incluyen provisiones que requieren de una tenencia sustancial o de control efectivo. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. La suspensión de nuestros permisos para operar en ciertos aeropuertos o destinos, nuestra incapacidad para obtener autorizaciones favorables de despegue y aterrizaje en ciertos aeropuertos de alta densidad o la imposición de otras sanciones también podrían tener un impacto negativo sobre nuestro negocio. No podemos asegurar que un cambio en las leyes y regulaciones actuales por parte de un gobierno extranjero o la adopción de nuevas leyes o regulaciones no tendrá un importante efecto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera o los resultados de nuestras operaciones.

Las pérdidas y responsabilidades en caso de un accidente que afecte a uno o más de nuestros aviones podrían afectar sustancialmente nuestro negocio.

Estamos expuestos a pérdidas catastróficas potenciales en caso de un accidente de aviación, incidente terrorista o algún otro evento similar. No podemos asegurar que, como resultado de un accidente aéreo o incidente importante:

- No necesitaremos aumentar nuestra cobertura de seguros;
- Nuestras primas de seguros no aumentarán sustancialmente;
- Nuestra cobertura de seguros cubrirá la totalidad de nuestra responsabilidad; o
- No nos veremos obligados a absorber pérdidas importantes.

Reclamos sustanciales resultantes de un accidente o incidente importante que excedan nuestra cobertura de seguros relacionada podrían tener un fuerte efecto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Asimismo, cualquier accidente aéreo, aun si está totalmente cubierto, podría provocar una percepción negativa entre el público de que nuestros negocios o aviones son menos seguros o confiables que los operados por otras aerolíneas o por otros operadores de vuelos, lo que podría tener un importante efecto adverso para nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Las primas de seguros también pueden aumentar debido a un accidente que afectó a nuestra filial peruana. El 18 de noviembre de 2022, LATAM Airlines Perú informó que, durante el despegue del vuelo LA 2213

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima, un camión de bomberos entró en la pista y colisionó con su aeronave. Posteriormente, las autoridades confirmaron el deceso de dos bomberos que estaban en el camión de bomberos que impactó al avión. No hubo decesos entre los 102 pasajeros y 6 miembros de la tripulación. La investigación de la causa del accidente todavía está en curso. LATAM Airlines Perú está cooperando con las investigaciones pertinentes. Los daños a la aeronave están cubiertos por el seguro. Todavía no podemos llegar a una conclusión final sobre el impacto financiero de este incidente.

Los altos niveles de competencia en la industria de la aviación, como son el aumento de operadores de bajo costo y la consolidación o fusión de su competencia en los mercados en los que opera el grupo, podrían afectar de manera adversa el nivel de las operaciones.

Nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones podrían verse afectados de manera adversa por niveles elevados de competencia dentro de la industria, particularmente por la entrada de nuevos competidores en los mercados en donde opera el grupo. Las aerolíneas compiten principalmente en niveles de tarifas, frecuencia y confiabilidad del servicio,

reconocimiento de marca, amenidades para pasajeros (como los programas de viajero frecuente) y la disponibilidad y conveniencia de otros servicios de pasajeros o de carga. Aerolíneas nuevas o existentes (y las empresas que ofrecen servicios de transporte terrestre de carga o de pasajeros) podrían entrar en nuestros mercados y competir con nosotros sobre cualquiera de estas bases, incluyendo al ofrecer precios menores, servicios más atractivos o aumentando su oferta de destinos en un esfuerzo por ganar mayor participación de mercado.

Los operadores de bajo costo tienen un efecto importante sobre los ingresos de la industria, dado su bajo costo unitario. Los costos reducidos permiten a las aerolíneas de bajo costo ofrecer tarifas económicas que a su vez permiten a los clientes sensibles a los precios volar o cambiarse de las grandes aerolíneas a las de bajo costo. En años pasados, hemos visto mayor interés en desarrollar el modelo de bajo costo en toda América Latina. Por ejemplo, en el mercado chileno, Sky Airline, nuestra principal competencia, ha estado migrando hacia el modelo de bajo costo desde 2015, mientras que en julio de 2017, JetSmart, una nueva aerolínea de bajo costo, inició operaciones. En el mercado doméstico de Perú, VivaAir Perú, una nueva aerolínea de bajo costo, inició operaciones en

mayo de 2017 y, en abril de 2019, lo hizo otra aerolínea de bajo costo, Sky Airline Perú, seguida de la entrada de JetSmart en junio de 2022. En Colombia, nuestro competidor VivaColombia opera en el mercado doméstico desde mayo de 2012. Debido a los impactos asociados a la pandemia de COVID-19, algunas de estas aerolíneas han adoptado estrategias para consolidarse en alianzas o fusiones con aerolíneas tradicionales, como Avianca y Gol (Abra Group), Avianca y Viva en Colombia o JetSmart donde American Airlines había recibido la aprobación de las autoridades sin ninguna condición para adquirir una participación menor. En el negocio de carga, también debido a algunos efectos de la pandemia de COVID-19 y la escasez de contenedores, empresas como Maersk, CMA CGM y MSC han comenzado a competir en el transporte aéreo; las aerolíneas CMA CGM y Air France-KLM acordaron compartir espacio de carga en sus aviones; y American Airlines Cargo y Web Cargo se han asociado para aumentar sus destinos. Estas consolidaciones, fusiones o nuevas alianzas podrían seguir apareciendo, aumentando la concentración y los niveles de competencia. Concretamente, en febrero de 2023, LATAM expresó su interés en iniciar negociaciones para adquirir VivaColombia. Cualquier transacción está sujeta a un análisis financiero, un acuerdo entre las

partes y las aprobaciones regulatorias correspondientes.

Los planes estratégicos de crecimiento internacional dependen, en parte, de la obtención de autorizaciones regulatorias en los países en donde planeamos ampliar nuestras operaciones con un *joint business agreement* (JBA). Es posible que el grupo no logre obtener dichas autorizaciones, mientras que otros competidores sí lo logren. Así pues, es posible que no logremos competir en las mismas rutas que ellos, lo que reduciría nuestra participación de mercado y tendría un efecto adverso sobre nuestros resultados financieros. No podemos asegurar que habrá beneficio alguno derivado de tales acuerdos.

Algunos de nuestros competidores cuentan con apoyo externo, lo que podría afectar de manera adversa nuestra posición ante la competencia.

Algunos de nuestros competidores podrían contar con fuentes externas de apoyo, como sus gobiernos nacionales, que no estén disponibles para nosotros. Este apoyo podría incluir, entre otros, subsidios, apoyo financiero o exenciones fiscales. Este apoyo podría poner el grupo en desventaja ante la competencia y afectar de manera adversa las operaciones y el desempeño financiero.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

Por ejemplo, Aerolíneas Argentinas ha tenido históricamente un fuerte subsidio del gobierno. Además, durante la pandemia de COVID-19, algunos de nuestros competidores en rutas de larga distancia han recibido el apoyo del gobierno.

Asimismo, como resultado del entrono competitivo, podría darse una mayor consolidación en la industria aérea latinoamericana y mundial, ya sea a través de adquisiciones, empresas conjuntas, asociaciones, o alianzas estratégicas. No podemos predecir los efectos de una mayor consolidación de la industria. Asimismo, la consolidación de la industria de la aviación y los cambios en las alianzas internacionales seguirán afectando el panorama competitivo de la industria y podrían resultar en la creación de aerolíneas y alianzas con mayores recursos financieros, redes mundiales más extensas y estructuras de menor costo.

Algunos de los países en donde opera el grupo podrían no cumplir con los acuerdos internacionales preestablecidos, lo que podría aumentar la percepción del riesgo de hacer negocios en ese mercado específico y, por ende, impactar el negocio y los resultados financieros.

El dictamen de un tribunal de quiebras en Brasil y del Capítulo 15 del Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos respecto

del proceso de quiebra de Avianca Brasil podría aparecer inconsistente con el cronograma establecido para que un deudor salde un adeudo o que devuelva un avión bajo el Convenio de Ciudad del Cabo (CTC por sus siglas en inglés) que ha firmado Brasil, despertando así inquietudes sobre los tiempos de los recursos por los acreedores sobre los financiamientos garantizados con aviones. Igualmente, los acreedores pueden percibir que estos dictámenes aumentan el riesgo del negocio para transacciones de arrendamiento u otras transacciones financieras que involucren aviones en Brasil y existe la posibilidad de que las agencias calificadoras emitan calificaciones menores sobre los financiamientos garantizados con aviones en Brasil. Por ende, el negocio y los resultados financieros podrían verse afectados negativamente si las actividades de financiamiento se ven impactadas por tales sucesos.

Las operaciones de LATAM están sujetas a las regulaciones ambientales locales, nacionales e internacionales; los costos de cumplimiento de regulaciones aplicables o las consecuencias de incumplimiento podrían afectar de manera adversa nuestro negocio o nuestra reputación.

Las operaciones de LATAM se ven afectadas por la normativa ambiental a nivel local, nacional e internacional.

Estas normas cubren, entre otras cosas, emisiones atmosféricas, manejo de residuos sólidos y efluentes acuosos, ruido de los aviones y otras actividades relativas al negocio. Las operaciones y los resultados financieros a futuro podrían variar como resultado de dichas normas. El cumplimiento de estas normas y las normas nuevas o existentes que pudieran aplicar para nosotros en el futuro podrían aumentar nuestra base de costos y afectar de manera adversa las operaciones y los resultados financieros. Asimismo, el incumplimiento de estas normas podría afectar de manera adversa la reputación del grupo en diversos modos.

En 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”) adoptó una resolución que creó el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA por sus siglas en inglés), que proporciona un marco para una medida mundial basada en el mercado para estabilizar las emisiones de dióxido de carbono (“CO₂”) en la aviación civil internacional (por ej., vuelos de aviación civil que salen de un país y llegan a otro). El CORSIA será implementado en etapas, empezando con la participación de los países miembros de la OACI de manera voluntaria durante una etapa piloto (de 2021 a 2023), seguida de una primera etapa (de 2024 a 2026) y luego una segunda etapa (a partir de

2027). Actualmente, el CORSIA se enfoca en definir normas para el seguimiento, reporte y verificación de emisiones de las operaciones aéreas, así como en definir los pasos para compensar las emisiones de CO₂ posterior a 2020. Para cumplir con esta estrategia, hemos desarrollado estrategias de sostenibilidad enfocadas al cambio climático y hemos tomado diferentes medidas, como la alianza con la fundación Cataruben en Colombia, con los objetivos de compensar el CO₂ a través de la reducción de la deforestación y el cambio a prácticas de agricultura sostenible, entre otras, contribuyendo así a mejorar la calidad de vida de las comunidades y la protección de la biodiversidad. Además, tenemos otras iniciativas en marcha, como la promoción de SAF (combustible verde producido con bases vegetales y mezclado con combustibles fósiles convencionales) con los gobiernos locales y el programa de combustible pobre. No obstante, en la medida en que la mayoría de los países en donde opera el grupo permanezcan como estados miembros de la OACI, en el futuro podríamos vernos afectados por las normas adoptadas conforme al marco de CORSIA. Además, marcos como el Sistema de Comercio de Emisiones, tanto en la UE como en el Reino Unido (“EU-ETS” y “UK-ETS”), son regulaciones relacionadas con el mercado europeo, donde las aerolíneas tienen una cantidad preestablecida de

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

emisiones de CO₂ para cada año, que luego se reducen con el tiempo, similar a un sistema de topes y canje (“cap and trade”). Las aerolíneas deben informar y verificar las emisiones relacionadas con este esquema y entregar a tiempo los derechos asignados para cumplir. Si las operaciones superan las emisiones máximas asignadas, las aerolíneas deben adquirir más del mercado o pagar la tasa correspondiente a la autoridad.

La proliferación de las normas e impuestos nacionales por emisiones de CO₂ en los países en donde tenemos operaciones domésticas, incluyendo las normas ambientales que enfrenta la industria de la aviación en Colombia, donde se incluyeron límites sobre los programas de compensación en la nueva Reforma Fiscal de 2022, también podría afectar el coste operativo y los márgenes.

Nuestro negocio podría verse afectado de manera adversa por un deterioro en la industria de la aviación provocado por eventos exógenos que afecten el comportamiento de viaje o aumenten los costos, como son el brote de alguna enfermedad, condiciones climatológicas y catástrofes naturales, guerras o ataques terroristas.

La demanda de transporte aéreo podría verse impactada de manera adversa por

eventos exógenos, como son epidemias (como el ébola o zika) y pandemias (como la pandemia de COVID-19), ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social. Las crecientes tensiones geopolíticas y hostilidades en relación con la invasión rusa de Ucrania y las sanciones comerciales y monetarias que se han impuesto en relación con esos acontecimientos, han afectado y podrían afectar significativamente, los precios y la demanda mundiales del petróleo, provocar disturbios en el sistema financiero mundial y tener un impacto negativo en los viajes aéreos. Situaciones como estas podrían tener un impacto importante sobre el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones. Asimismo, la pandemia de COVID-19 y sus variantes, así como otros eventos adversos de salud pública, podrían tener un efecto prolongado sobre la demanda de transporte aéreo y cualquier efecto prolongado o generalizado podría impactar significativamente las operaciones.

Cualquier ataque terrorista o conato de ataque a futuro, ya sea que involucre o no aeronaves comerciales, cualquier aumento en las hostilidades relativas a las represalias en contra de las organizaciones terroristas o de cualquier otro tipo y cualquier otro impacto negativo relacionado podría resultar en

un descenso en el tráfico de pasajeros y afectar de manera importante y negativa nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de las operaciones.

Los ingresos de las aerolíneas dependen de la cantidad de pasajeros transportados, la tarifa pagada por cada pasajero y factores de servicio, como son la puntualidad de salidas y llegadas. En periodos de niebla, hielo, bajas temperaturas, tormentas u otras condiciones meteorológicas adversas, algunos o todos nuestros vuelos podrían ser cancelados o demorados sustancialmente, afectando y perturbando nuestras operaciones y reduciendo la rentabilidad. Por ejemplo, en 2011, una erupción volcánica en Chile tuvo un efecto adverso prolongado en los viajes aéreos, suspendiendo los vuelos en Argentina, Chile, Uruguay y la parte sur de Brasil durante varios días. Como resultado, nuestras operaciones hacia y desde estas regiones se vieron interrumpidas temporalmente, incluyendo la puesta en tierra de ciertas aeronaves en las regiones afectadas. En 2012, un incidente con un avión de una aerolínea de carga provocó el cierre de una pista en el aeropuerto de Viracopos durante 45 horas, lo que afectó negativamente nuestras operaciones y nos obligó a

reacomodar a nuestros pasajeros en otros vuelos. En 2022, un avión de LATAM sufrió graves daños después de volar a través de un clima tormentoso al aproximarse al aeropuerto de Asunción en Paraguay, teniendo que hacer un aterrizaje de emergencia. Los aumentos en la frecuencia, gravedad o duración de las tormentas eléctricas, huracanes, tifones, inundaciones u otros eventos climáticos severos, incluyendo los cambios en el clima mundial y el aumento de las temperaturas globales, podrían resultar en un aumento de los retrasos y cancelaciones, lesiones relacionadas con las turbulencias y consumo de combustible para evitar tales condiciones meteorológicas, cualquiera de los cuales podría resultar en pérdida de ingresos y costos más altos. Asimismo, los precios e inventarios del combustible, que nos representan un costo importante, podrían aumentar como resultado de futuros ataques terroristas, un aumento generalizado en hostilidades o una reducción en el nivel de producción de combustible, ya sea voluntaria o no, por los países productores de petróleo. Tales aumentos podrían resultar tanto en mayores precios de los pasajes aéreos como en una menor demanda de viajes aéreos en general, lo que podría resultar en efectos adversos sobre los ingresos y los resultados de las operaciones.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

Nuestro negocio puede verse afectado negativamente por las consecuencias del cambio climático.

Existen riesgos regulatorios asociados con la gestión del cambio climático a corto y mediano plazo, debido a que, en un esfuerzo de diferentes países por contribuir a la lucha contra el cambio climático, existe una tendencia a imponer instrumentos económicos como los impuestos al carbono o los sistemas de comercio de emisiones que buscan regular las emisiones de diferentes industrias, incluyendo la industria de la aviación. Estos mecanismos buscan desalentar el consumo de combustibles fósiles, mediante la imposición de un costo adicional. Sin embargo, en el caso de la industria aérea, especialmente en la región de Sudamérica, no hay combustible sustituto viable que permita a la industria migrar a otros tipos de combustibles. Los riesgos relacionados presentan una oportunidad para trabajar mano a mano con los gobiernos pertinentes para implementar políticas públicas que permitan avanzar en la producción de combustibles sostenibles para la aviación en la región, promoviendo así la migración de los combustibles fósiles y creando políticas e instrumentos relevantes para industrias como la aviación, que actualmente no tiene un combustible sustituto disponible en Sudamérica. A largo plazo, existen riesgos físicos asociados con el cambio climático, incluyendo el riesgo

de fenómenos meteorológicos de mayor intensidad, como tormentas, tornados, huracanes, inundaciones y otros, lo que a su vez puede suponer un riesgo para la infraestructura (destinos, aeropuertos) y las comunidades. En consecuencia, puede ser necesario modificar rutas y destinos.

Una acumulación de reembolsos de pasajes podría tener un efecto adverso en nuestros resultados financieros.

La pandemia de COVID-19 y las correspondientes restricciones generalizadas impuestas por el gobierno, que estaban fuera del control de LATAM, han dado lugar a un número sin precedentes de solicitudes de reembolso de pasajes de los clientes, debido a cambios o cancelaciones de vuelos. Si bien, en este momento se ha controlado este problema, no podemos asegurar que la pandemia de COVID-19 u otro brote de enfermedad contagiosa no dará lugar a nuevos cambios o cancelaciones de vuelos y no podemos predecir el importe total de reembolsos que los clientes podrían solicitar como resultado de ello. Si el grupo está obligado a pagar una cantidad sustancial de reembolsos de pasajes en efectivo, esto podría tener un efecto adverso en nuestros resultados financieros o posición de liquidez. Además, la Compañía tiene acuerdos con instituciones financieras que procesan transacciones con tarjetas

de crédito de clientes para la venta de viajes aéreos y otros servicios. En virtud de algunos de los acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito de la Compañía, las instituciones financieras, en determinadas circunstancias, tienen derecho a exigir que la Compañía mantenga una reserva igual a una parte de las ventas de pasajes anticipados que hayan sido procesadas por esa institución financiera, pero para lo cual la Compañía aún no ha proporcionado el transporte aéreo. Dichas instituciones financieras pueden exigir que se establezcan reservas de efectivo u otras garantías o que se retengan los pagos relacionados con cuentas por cobrar, incluso si la Compañía no mantiene ciertos niveles mínimos de efectivo sin restricciones, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo. Los reembolsos reducen nuestra liquidez y nos ponen en riesgo de desencadenar pactos de liquidez en estos acuerdos de procesamiento y, al hacerlo, podrían obligarnos a publicar garantías en efectivo con las compañías de tarjetas de crédito para la venta anticipada de pasajes.

LATAM está sujeta a riesgos relativos a procesos legales y administrativos que podrían afectar de manera adversa el desempeño comercial y financiero en caso de un dictamen desfavorable.

La naturaleza del negocio expone a la empresa a litigios relativos a temas

laborales, de seguros y de seguridad, regulatorios, procesos fiscales y administrativos, investigaciones gubernamentales, reclamos de daños y disputas de contratos. Los litigios son inherentemente onerosos e impredecibles, lo que dificulta estimar con exactitud el resultado, entre otros temas. Actualmente, como en el pasado, estamos sujetos a procesos o investigaciones de litigios reales o potenciales. Si bien establecemos provisiones contables según lo consideremos necesario, los montos que reservamos podrían variar de manera sustancial de los montos que debamos pagar efectivamente debido a incertidumbres inherentes al proceso de estimación. No podemos asegurar que estos u otros procesos legales no afectarán significativamente el negocio.

El grupo está sujeto a leyes y regulaciones anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero y antimonopolio en Chile, Brasil, Perú, los Estados Unidos y en los diversos países donde opera. Cualquier violación de una o más de estas leyes o regulaciones podría tener un efecto adverso importante sobre nuestra reputación, los resultados de las operaciones y la situación financiera.

Estamos sujetos a leyes y regulaciones internacionales de anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero y antimonopolio y estamos obligados

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

a cumplir con las leyes y regulaciones vigentes en todas las jurisdicciones donde opera el grupo. Asimismo, estamos sujetos a reglamentos de sanciones económicas que restringen la interacción con ciertos países, individuos y entidades sancionados. No es posible asegurar que las políticas y procedimientos internos bastarán para prevenir o detectar todas las prácticas inapropiadas, fraudes o violaciones de la ley por parte de filiales, empleados, directores, funcionarios, socios, agentes y proveedores de servicios o que dichas personas no tomarán acciones que violen nuestras políticas y procedimientos. Cualquier violación por nuestra parte de las leyes o reglamentos podría tener un efecto adverso importante sobre el negocio, la reputación, los resultados de las operaciones y la situación financiera.

Los gobiernos latinoamericanos han tenido y siguen teniendo una importante influencia sobre sus economías.

Los gobiernos de Latinoamérica a menudo intervienen en las economías de sus respectivos países y en ocasiones realizan sustanciales cambios en las políticas y regulaciones. Las acciones gubernamentales a menudo han conllevado, entre otras medidas, nacionalizaciones y expropiaciones, controles de precios, devaluaciones monetarias, aumentos obligatorios sobre

salarios y beneficios laborales, controles de capital y límites sobre importaciones. El negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones pueden verse afectados negativamente por cambios en las políticas o regulaciones gubernamentales, incluyendo factores como tasas de cambio y políticas de control cambiario, políticas de control inflacionario, políticas de control de precios, políticas de protección al consumidor, derechos y restricciones de importación, liquidez de mercados domésticos de capital y crediticios, racionamiento eléctrico, políticas fiscales, incluyendo aumentos de los impuestos y solicitudes retroactivas de devolución de impuestos, así como otros eventos políticos, diplomáticos, sociales y económicos que afecten o sucedan dentro de los países en donde opera el grupo.

Por ejemplo, las acciones del gobierno brasileño para controlar la inflación e implementar otras políticas han conllevado controles salariales y de precios, depreciación del real, controles sobre envíos de fondos al extranjero, intervención del Banco Central para afectar las tasas de interés base y otras medidas. En el futuro, el nivel de intervención de los gobiernos latinoamericanos podría continuar o aumentar. No podemos asegurar que estas y otras medidas no tendrán un importante efecto adverso sobre la economía de cada

país respectivo y que, por ende, no afectará el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones.

La inestabilidad política y los disturbios sociales en Latinoamérica podrían afectar el negocio de manera adversa.

LATAM opera principalmente dentro de América Latina, por lo que está sujeta a una amplia gama de riesgos asociados a sus operaciones en esta región. Estos riesgos pueden comprender condiciones políticas o sociales inestables, falta de sistemas legales bien establecidos y confiables, controles cambiarios y otros límites sobre nuestra capacidad de repatriar nuestras utilidades, así como requisitos legales o regulatorios cambiantes.

Si bien las condiciones políticas y sociales de un país pueden diferir importantemente de las de otro país, los sucesos en cualquiera de nuestros mercados clave podrían afectar de manera adversa el negocio, la situación financiera o los resultados de las operaciones.

Por ejemplo, en Brasil, en los últimos años, como resultado de la investigación de la Operación *Lava Jato* (“Lavado de Autos”) diversos políticos de alto nivel han renunciado o sido arrestados y otros altos funcionarios electos y funcionarios públicos están bajo investigación por

presuntos actos de corrupción. Uno de los sucesos más importantes que resultaron de esta operación fue la destitución de la expresidenta Rousseff por el Senado brasileño en agosto de 2016, por violaciones de las leyes de responsabilidad fiscal y el gobierno de su vicepresidente, Michel Temer, durante los últimos dos años del mandato presidencial que, , debido al desarrollo de las investigaciones llevadas por el Departamento Federal de Policía y la Fiscalía General, resultó en que se imputaran cargos de corrupción al Presidente Temer. Aunado al periodo de incertidumbre política y económica que enfrentaba el país, en julio de 2017, el ex-presidente (recientemente reelecto) Luiz Inácio Lula da Silva fue sentenciado por corrupción y lavado de dinero por un tribunal federal menor en el estado de Paraná en conexión con la Operación *Lava Jato* (lavado de autos). La investigación por parte de las autoridades brasileñas de la operación *Lava Jato* sigue en curso y podría surgir información relevante adicional que afecte la economía brasileña.

Además, el ex-presidente Jair Bolsonaro está bajo investigación por la Corte Suprema de Brasil por presunta malversación. Se han presentado varios procesos de destitución en relación con la gestión de la respuesta a la pandemia de COVID-19 por parte del presidente.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

Además, después de que sus condenas penales relacionadas con la Operación Lava Jato fueran anuladas y sus derechos políticos restaurados por la Corte Suprema de Brasil, el ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva se postuló para el cargo en las elecciones presidenciales de octubre de 2022 y derrotó por poco al entonces presidente Bolsonaro. El ex-presidente Bolsonaro impugnó los resultados de las elecciones, lo que resultó en manifestaciones en todo el país. Luiz Inácio Lula da Silva prestó juramento como presidente en enero de 2023. No podemos predecir qué políticas adoptará o modificará el presidente entrante Luiz Inácio Lula da Silva durante su mandato, ni el efecto que dichas políticas podrían tener sobre nuestro negocio y la economía brasileña.

En Perú, el 7 de diciembre de 2022, el presidente Pedro Castillo anunció la disolución del congreso y convocó a nuevas elecciones lo antes posible, provocando un intento de golpe de estado. Posteriormente, fue removido de su cargo y arrestado. Ese mismo día, la vicepresidenta Dina Boluarte asumió la presidencia de Perú, para cumplir el mandato presidencial restante hasta 2026. Sin embargo, el 11 de diciembre de 2022, la presidenta Boluarte anunció que presentaría un proyecto de ley para mover las elecciones generales a abril de 2024,

propuesta que está en discusión y puede estar sujeta a cambios. Desde entonces, ha habido considerables disturbios políticos en Perú y las manifestaciones relacionadas con la situación política han provocado múltiples enfrentamientos entre manifestantes y fuerzas de seguridad, que han resultado en víctimas y decesos. El malestar político también ha dado lugar a muchos obstáculos en todo el país. Además, algunos aeropuertos más pequeños como Andahuaylas, Cusco, Juliaca y Arequipa en todo el Perú han visto sus operaciones interrumpidas.

El 14 de diciembre de 2022, el gobierno peruano declaró el estado de emergencia nacional por 30 días. No se puede garantizar cuánto tiempo continuarán los disturbios y los bloqueos. El efecto de dicha interrupción o interferencia no puede predecirse con precisión y podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, las condiciones financieras o los resultados de las operaciones.

En octubre de 2019, Chile experimentó importantes protestas relativas a la situación económica, que resultaron en la declaración de estado de emergencia en diversas ciudades importantes. Las protestas en Chile comenzaron con críticas sobre la desigualdad social, la falta de una educación de calidad, pensiones pobres, aumentos en los precios y un salario

mínimo bajo. Si los disturbios sociales en Chile continuaran o aumentaran, podrían resultar en retrasos operacionales o impactar de manera adversa nuestra capacidad de operación en Chile.

Asimismo, las actuales iniciativas para atender las inquietudes de los manifestantes están bajo discusión en el Congreso chileno. Estas iniciativas incluyen reformas laborales, fiscales y de pensiones, entre otras. El 25 de octubre de 2020 (aplazado desde el 26 de abril de 2020 debido al impacto de la pandemia de COVID-19), Chile aprobó ampliamente un referéndum para reelaborar la constitución por medio de una convención constitucional. La elección para seleccionar a la convención constitucional de 155 miembros tuvo lugar los días 15 y 16 de mayo de 2021. El 4 de julio de 2021, se instaló la convención constitucional, que tenía 9 meses, con la posibilidad de una prórroga única de tres meses, para presentar una nueva constitución. La constitución propuesta fue finalizada el 4 de julio de 2022. El 4 de septiembre de 2022, se celebró un referéndum, en el que la propuesta de constitución fue rechazada por un margen de 62% a 38% de los votos. El 12 de diciembre de 2022, los legisladores chilenos anunciaron que habían acordado un documento titulado "Acuerdo por Chile". Este documento constituye un nuevo consenso y un punto

de partida para comenzar a redactar una nueva constitución. El 26 de diciembre de 2022, la Comisión Constitucional del Senado comenzó a trabajar en este documento. Además, Chile celebró elecciones presidenciales en diciembre de 2021, con el izquierdista Gabriel Boric ganando por un amplio margen. Boric presentó juramento como presidente en marzo de 2022. No puede garantizarse que los recientes cambios en la administración chilena, su constitución o cualquier disturbio civil futuro no afectarán negativamente a nuestros negocios, resultados operativos y condiciones financieras en Chile.

Las elecciones presidenciales se llevaron a cabo en Colombia en 2022 y Gustavo Petro fue elegido presidente, convirtiéndose en el primer presidente de izquierda electo en el país. Tales elecciones registraron los porcentajes de abstención más bajos en Colombia. El 7 de agosto de 2022, Gustavo Petro presentó juramento como el nuevo presidente de Colombia.

En Ecuador, durante junio de 2022, la gente salió a las calles de Guayaquil. Hubo una mezcla de reclamos que iban desde altos precios, falta de medicamentos e inseguridad hasta voces que pedían la dimisión del actual presidente, Guillermo Lasso.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

Si bien las condiciones en Latinoamérica varían de un país a otro, las reacciones de los clientes ante las situaciones de la región generalmente podrían resultar en un decremento en el tráfico de pasajeros, lo que podría tener un efecto negativo sobre nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Los países de Latinoamérica han pasado por periodos de condiciones macroeconómicas adversas.

El negocio depende de las condiciones económicas prevalecientes en Latinoamérica. Los países latinoamericanos han experimentado históricamente inestabilidad económica, incluyendo periodos dispares de crecimiento económico, así como importantes deterioros. Tasas elevadas de intereses, inflación (en algunos casos sustancial y prolongada) y desempleo generalmente caracterizan a cada economía. Debido a que los commodities como son productos agrícolas, minerales y metales, representan un importante porcentaje de las exportaciones de muchos países latinoamericanos, las economías de éstos son particularmente sensibles a las variaciones en los precios de estos commodities. Las inversiones en la región también podrían estar sujetas a riesgos cambiarios, como son restricciones sobre el flujo de dinero hacia y desde el país,

volatilidad extrema relativa al dólar y devaluación.

Por ejemplo, en el pasado, Perú ha sufrido periodos de severa recesión económica, devaluaciones monetarias, inflación elevada e inestabilidad política, lo que ha resultado en consecuencias económicas adversas. LATAM no puede asegurar que Perú no sufrirá situaciones adversas similares en el futuro, aun si dentro de unos años diversos procesos democráticos se completasen sin violencia alguna. LATAM no puede asegurar que la administración actual o las futuras mantendrán políticas económicas favorables a las empresas y de mercado abierto o políticas que estimulen el crecimiento económico y la estabilidad social. En Brasil, el PIB real de Brasil aumentó 1,2% en 2019, decreció 3,9% en 2020 y aumentó 4,6% en 2021, según el Instituto de Geografía y Estadística (*Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística* o "IGBE"). Además, la calificación crediticia de Perú fue degradada en 2021 y en 2022 se ubica en BBB con perspectiva negativa. Ecuador y Chile también fueron degradados en 2020 y Colombia en 2021, pero mantienen una perspectiva estable. Brasil tiene una perspectiva estable pero en monitoreo, debido a los recientes eventos y protestas relacionadas con la transición del gobierno.

Así pues, cualquier cambio en la economía de los países latinoamericanos en donde

operan LATAM y sus filiales o en las políticas económicas de los gobiernos podrían tener un efecto negativo sobre el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones.

RIESGOS RELACIONADOS CON NUESTRAS ACCIONES ORDINARIAS Y ADS

Los titulares de ADRs podrían verse afectados negativamente por la dilución sustancial de las acciones representadas por ADRs.

El 18 de junio de 2022, el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York presentó una orden confirmando el plan conjunto de reorganización (según lo enmendado, reafirmado, modificado, revisado o complementado de tanto en tanto, el "Plan") presentado por los Deudores Reorganizados y con fecha a partir del 25 de mayo de 2022, [ECF Núm. 5753]. De conformidad con el Plan, el 13 de septiembre de 2022, los Deudores Reorganizados iniciaron la oferta de derechos preferentes de los Nuevos Bonos Convertibles Clase A, Nuevos Bonos Convertibles Clase B, Nuevos Bonos Convertibles Clase C (colectivamente, "Nuevos Bonos Convertibles") y Nuevas Acciones Comunes ERO (cada uno

según se define en el Plan). Las ofertas concluyeron el 12 de octubre de 2022. El 3 de noviembre de 2022, el Plan entró en vigor de acuerdo con sus términos y salimos del proceso de quiebra. En relación con nuestra salida y la conversión de los Nuevos Bonos Convertibles en acciones de la Compañía, participaciones de los accionistas existentes se *diluyeron* sustancialmente. Las acciones representadas por ADRs actualmente ascienden a una pequeña parte de nuestro capital. Los precios de mercado de las acciones representadas por ADRs pueden verse afectados negativamente por dicha dilución y pueden experimentar fluctuaciones y volatilidad significativas.

Nuestros accionistas principales podrían tener intereses que difieran de los de nuestros demás accionistas.

Al 28 de febrero de 2023, Sixth Street Partners detentaba 27,9% de nuestras acciones ordinarias; Strategic Value Partners, un 16,0% de nuestras acciones ordinarias; Delta Air Lines, un 10,0% de nuestras acciones ordinarias; Qatar Airways Investments (UK) Ltd., un 10,0% de nuestras acciones ordinarias (9,999999992% sobre el capital excedente de LATAM), Sculptor Capital, un 6,5% de nuestras acciones ordinarias; y el Grupo Cueto (el "Grupo Cueto"), un 5,0% de nuestras acciones ordinarias. Estos accionistas podrían tener

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

intereses que difieran de los de nuestros demás accionistas.

De acuerdo con los términos del Contrato de Depósito que rige nuestros ADS, si los tenedores de los ADS no proporcionan a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su capacidad de depositario de los ADS, instrucciones oportunas para el voto de las acciones ordinarias subyacentes a sus ADR, el depositario se dará por instruido para otorgar a una persona designada por el directorio el derecho discrecional de voto sobre esas acciones ordinarias. La persona designada por el directorio para ejercer este derecho discrecional de voto podría tener intereses que se alineen con los de nuestros accionistas mayoritarios, pero que difieran de los de nuestros demás accionistas. Históricamente, nuestro directorio ha designado a su presidente para ejercer este derecho, que sin embargo no es garantía de que lo hará en el futuro. Los miembros del nuevo directorio elegido por los accionistas en 2022 designaron a Ignacio Cueto para ocupar este puesto.

La operación de nuestros ADS y acciones ordinarias en los mercados de valores es limitada y podría sufrir una mayor falta de liquidez y volatilidad de precios.

Como resultado de nuestro proceso bajo el Capítulo 11, el 10 de junio de 2020, la bolsa de Nueva York (NYSE, por sus siglas

en inglés) notificó a la SEC su intención de retirar los ADS de la cotización y registro ante la NYSE, con efecto a partir de la apertura del negocio el 22 de junio de 2020. A la fecha de esta memoria anual, los ADS se negocian en el mercado de venta libre (OTC), que es un mercado menos líquido y nuestro programa de ADRs, con JP Morgan Chase Bank, N.A. como depositario, no está abierto a emisiones. No hay un cronograma definido para reabrir el programa de ADRs o para regresar a los mercados públicos de los Estados Unidos. Asimismo, no puede haber ninguna garantía de que los ADS seguirán operándose en el mercado de venta libre o de que existirá en el futuro cualquier mercado público para los ADS, si los corredores seguirán proporcionando cotizaciones públicas de los ADS, si el volumen de operación de los ADS será suficiente para proporcionar un mercado de operación eficiente, si las cotizaciones de los ADS pueden bloquearse en el futuro o si podremos volver a ofrecer los ADS en una bolsa de valores.

Nuestras acciones ordinarias se cotizan en la Bolsa de Santiago. Los mercados de valores chilenos son bastante más pequeños, menos líquidos y más volátiles que los principales mercados de valores de los Estados Unidos. Asimismo, los mercados de valores chilenos podrían verse afectados de manera importante por las

situaciones en otros mercados emergentes, particularmente en otros países de Latinoamérica. Así pues, si bien Ud. tiene el derecho a retirar sus acciones ordinarias subyacentes a los ADS del depositario en cualquier momento, su capacidad para vender las acciones ordinarias subyacentes a los ADS en el monto y al precio y en el momento de su elección podría verse sustancialmente limitada. Este mercado de comercio limitado también puede aumentar la volatilidad de los precios de los ADS o las acciones ordinarias subyacentes a los ADS, lo que también podría resultar en la disparidad de precios entre los precios de negociación de los dos.

Los tenedores de los ADR podrían verse afectados de manera adversa por las devaluaciones de divisas y fluctuaciones en los tipos de cambio.

Si el tipo de cambio del peso chileno cae contra el dólar, el valor de los ADS y cualquier distribución realizada sobre éstos desde el depositario podrían verse afectados de manera adversa. Las distribuciones en efectivo realizadas sobre los ADS son recibidas por el depositario (representado por el banco custodio en Chile) en pesos, convertidas por el banco custodio a dólares al tipo de cambio en vigor en ese momento y distribuidas por el depositario a los tenedores de los ADR que representan

esos ADS. Asimismo, el depositario incurrirá en gastos de conversión de divisas (que serán absorbidos por los tenedores de los ADR) en relación con la conversión de divisas extranjeras y la subsecuente distribución de dividendos u otros pagos sobre los ADS.

Cambios futuros en los controles de inversión extranjera y en las retenciones fiscales en Chile podrían afectar de manera negativa a los no residentes que inviertan en nuestras acciones.

En el pasado, las inversiones en acciones en Chile por no residentes han estado sujetas a diversas normas de control del tipo de cambio que rigen la repatriación de inversiones y las utilidades obtenidas. Aunque actualmente no están en vigor, en el pasado las normas del Banco Central de Chile han impuesto tales controles cambiarios. Sin embargo, los inversionistas extranjeros todavía tienen que proporcionar al Banco Central información relacionada con las inversiones en acciones y deben realizar dichas operaciones dentro del mercado de divisas formal. Asimismo, los cambios en las retenciones fiscales podrían afectar de manera negativa a los no residentes de Chile que inviertan en nuestras acciones.

No podemos asegurar que en el futuro no se impondrán o requerirán restricciones

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

FACTORES DE RIESGO

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIEGOS

adicionales en Chile aplicables a los tenedores de ADR, a la enajenación de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS o a la repatriación de los recursos de adquisición, enajenación o pago de dividendos, ni podemos evaluar la duración o el impacto que tendrían de ser impuestas o requeridas tales posibles restricciones.

Es posible que nuestros tenedores de ADS no puedan ejercer sus derechos preferentes en ciertas circunstancias.

En la medida en que un titular de nuestros ADS no pueda ejercer sus derechos preferentes porque no se ha presentado una declaración de registro, el depositario podrá intentar vender los derechos preferentes del titular y distribuir el producto neto de la venta, neto de los honorarios y gastos del depositario, al titular, siempre que exista un mercado secundario para esos derechos y pueda reconocerse una prima sobre el coste de la venta. Se espera que se desarrolle un mercado secundario para la venta de derechos preferentes si el precio de suscripción de las acciones de nuestras acciones ordinarias al ejercer los derechos es inferior al precio de mercado prevaeciente de nuestras acciones ordinarias. Sin embargo, no podemos asegurar que se desarrollará un mercado secundario de derechos preferentes en relación con cualquier emisión futura de

nuestras acciones ordinarias o que, si se desarrolla un mercado, se podrá reconocer una prima en su venta. Las cantidades recibidas a cambio de la venta o cesión de derechos preferentes relacionados con nuestras acciones ordinarias serán gravables en Chile y en los Estados Unidos. Ver “Ítem 10. Información adicional-E. Tributación-Impuesto Chileno-Ganancias de Capital.” Ejercer derechos preferentes sobre las acciones ordinarias subyacentes a sus ADS podría resultar en un cambio en su porcentaje de tenencia de acciones ordinarias tras una oferta de derechos preferentes. Si no se desarrolla un mercado secundario para la venta de derechos preferentes y dichos derechos no pueden venderse, vencerán y el titular de nuestros ADS no realizará ningún valor de la cesión de los derechos preferentes. En cualquier caso, el interés de capital de un titular de nuestros ADS en nosotros se diluirá de manera proporcional. De conformidad con el Acuerdo de Derechos de Registro que hemos celebrado con los Acreedores de Respaldo y los Accionistas de Respaldo, hemos llegado a un acuerdo para modificar los términos del acuerdo de depósito que rige nuestros ADS, para proporcionar (a) flexibilidad total (sujeta a las tarifas y procedimientos aplicables contenidos en el acuerdo de depósito) para depositar y retirar,

a elección de los respectivos titulares de ADS, cualquier acción ordinaria de tanto en tanto, en poder de las partes de respaldo o sus cesionarios, en o del programa de ADS; (b) participación en dividendos y distribuciones sujetas a los procedimientos del depositario según lo establecido en el contrato de depósito y sujeto al cumplimiento de la ley aplicable (incluyendo, entre otras, la ley chilena); (c) la participación en el voto por instrucción de los respectivos titulares de ADS, sujeto a los procedimientos del depositario, según lo establecido en el acuerdo de depósito y sujeto al cumplimiento de la ley aplicable (incluyendo, entre otras, la ley chilena); y (d) participación en ofertas de derechos preferentes en forma de ADS adicionales sujetos al cumplimiento de la ley aplicable (incluyendo, entre otras, la ley chilena) y los procedimientos del depositario establecidos en el acuerdo de depósito; siempre que tales ofertas sean para acciones ordinarias que constituyan al menos un dos por ciento (2%) de las acciones ordinarias en circulación (excluyendo cualquier Acción Ordinaria sujeta a inmovilización (“lock-up”).

No tenemos obligación de dar a conocer tanta información a los inversionistas como deben hacerlo las emisoras estadounidenses y, por ende, es posible

que Ud. reciba menos información sobre nosotros que la que recibiría sobre una empresa similar norteamericana.

Los requisitos de divulgación corporativa que aplican a nosotros podrían no ser equivalentes a los que aplican para una empresa estadounidense y, por ende, es posible que Ud. reciba menos información sobre nosotros que la que recibiría sobre una empresa similar norteamericana. Estamos sujetos a los requisitos de reporte establecidos en la Ley de Bolsas de Valores de 1934, según su enmienda o bien (la “Ley de Valores”). Los requisitos de divulgación que aplican para emisoras extranjeras bajo la Ley de Valores son más limitados que aquellos para las emisoras estadounidenses. La información disponible al público sobre las emisoras de valores inscritos en las bolsas chilenas también ofrece menor detalle en ciertos aspectos que la información publicada de manera regular por las empresas que cotizan en los Estados Unidos o en algunos otros países. Asimismo, existe un menor nivel de regulación en el mercado de valores chileno y de las actividades de los inversionistas en dichos mercados en comparación con el nivel de regulación de los mercados de valores en los Estados Unidos y en otros países desarrollados.

Compromiso con el futuro

CAMBIO CLIMÁTICO

GASES DE EFECTO INVERNADERO (t CO₂e)	2019	2020	2021	2022	Δ 2022/2021
NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD POR TIPO DE INDUSTRIA GRI 305-1, 305-2, 305-3 y 305-4					
Emisiones directas ¹ – SASB TR-AL-110a.1	12.149.725	5.614.368	6.497.576	9.780.288	50,5%
Emisiones indirectas ²	18.423	16.355	14.549	7.150	-50,9%
Otras emisiones indirectas ³	218.174	24.827	2.446	3.198.317	130.657,0%
Total	12.386.323	5.655.551	6.514.570	12.985.755	99,3%
Intensidad de emisiones en la operación total (kg CO₂e/100 RTK)	77,20	76,87	80,76	101,8	26,0%
Intensidad de emisiones en las operaciones aéreas (kg CO₂e/100 RTK)	75,72	76,31	80,55	76,67	-4,8%
Intensidad de emisiones netas en las operaciones⁴	76,33	75,04	76,10	97,02	27,5%

RTK: toneladas-kilómetro rentadas.

1 Emisiones directas (alcance 1): consumo de combustibles en las operaciones aéreas, fuentes fijas y vehículos de la flota LATAM, además de emisiones fugitivas de gases refrigerantes.

2 Emisiones indirectas (alcance 2): compra de energía eléctrica. El cálculo de emisiones considera las diferentes matrices energéticas de los países donde LATAM opera.

3 Otras emisiones indirectas (alcance 3): transporte terrestre relacionado con operaciones (empleados, proveedores y residuos), desplazamiento aéreo (en otras compañías) de empleados en actividades de trabajo, compra de bienes y servicios, bienes de capital, emisiones relacionadas con el combustible y la energía (carga y pasajeros), residuos generados en la operación y las emisiones generados por el transporte indirecto (realizado por un proveedor externo).

4 Emisiones netas en la operación total: emisiones totales descontando las compensaciones realizadas.

Compromiso con el futuro

CAMBIO CLIMÁTICO

FUENTE	FACTOR DE EMISIÓN
Combustible de aviación ¹	3,16 kgCO ₂ /kg
Gasolina	68.700 kgCO ₂ /TJ
Diesel	74.400 kgCO ₂ /TJ
Gas natural	55.600 kgCO ₂ /TJ
Gas licuado de petróleo (GLP)	64.100 kgCO ₂ /TJ

¹ El factor fue actualizado desde la Memoria 2021. Para los años anteriores se mantuvo el factor de 3,15 kg CO₂/kg combustible.

ALCANCE DE LA INFORMACIÓN (%)	2019	2020	2021	2022
Combustible de aviación – operación aérea	100	100	100	100
Combustible – fuentes fijas				
Diesel	96	96	96	100
Gas natural	100	100	100	100
Gasolina	100	100	100	100
GLP	100	100	100	100
Combustible – fuentes móviles				
Diesel	96	96	96	96
Gasolina	96	96	96	96
GLP	100	100	100	100
Gases refrigerantes (varios)	100	100	100	100
Electricidad	100	100	100	100
Transporte en otras líneas aéreas (combustible de aviación)	100	100	100	100

EMISIONES ATMOSFÉRICAS SIGNIFICATIVAS	2019	2020	2021	2022	Δ 2022/2021
GRI 305-6 y 305-7					
Óxidos de nitrógeno (NO_x) – (t)	41.697	19.207	22.184	33.1986	49%
Intensidad en la operación de pasajeros (g/RPK)	0,261	0,273	0,330	0,478	45%
Intensidad en la operación de carga (g/RTK)	1,880	1,792	1,734	1,912	10%
Óxidos de azufre (SO_x) – (t)	1.847	851	983	1.470	49%
Intensidad en la operación de pasajeros (g/RPK)	0,012	0,012	0,013	0,014	7,69%
Intensidad en la operación de carga (g/RTK)	0,083	0,079	0,077	0,085	10%
Gases que afectan la capa de ozono tCO₂e¹	25,030.74	154.30	7,666.68	11.859	54%

¹ Incluye: Halon-1301; HCFC-141b; HCFC-22. Para el año 2022 se ajustan los valores de años anteriores para mostrar todos los datos en tCO₂e.

RPK: pasajeros-kilómetro rentados.

RTK: toneladas-kilómetro rentadas.

Empleados

MEJOR, MÁS SIMPLE Y TRANSPARENTE

GRUPO LATAM – PERFIL DE LOS EMPLEADOS																
NCG 461: 5.1.1 NÚMERO DE PERSONAS POR SEXO y 5.1.2 NÚMERO DE PERSONAS POR NACIONALIDAD GRI 2-7 y 2-8																
	Brasil		Chile		Colombia		Ecuador		Estados Unidos		Perú		Otros		Grupo LATAM	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta gerencias	14	1	38	4	1	0	0	1	4	1	1	0	2	2	60	9
Gerencias	97	57	243	126	17	6	4	5	22	14	15	8	20	6	418	222
Jefaturas	452	187	305	179	47	23	24	10	48	22	50	34	38	30	964	485
Operarios	7.054	2.609	1.487	838	447	328	72	23	700	206	557	462	247	225	10.564	4.691
Fuerzas de venta	64	181	89	313	2	10	2	9	2	4	15	45	14	31	188	593
Administrativos	162	165	191	253	12	26	8	17	4	9	31	34	22	28	430	532
Otros profesionales	499	353	790	456	24	21	7	6	28	19	23	24	13	15	1.384	894
Otros técnicos	3.180	2.690	1.203	1.226	438	307	127	94	1	0	889	850	28	40	5.866	5.207
Total¹	11.522	6.243	4.346	3.395	988	721	244	165	809	275	1.581	1.457	384	377	19.874	12.633

1 Además de los 32.507 empleados, forman parte de la fuerza de trabajo de LATAM alrededor de 1.000 trabajadores transitorios, contratados mediante empresas tercerizadas por plazo máximo de 6 meses para ocupar puestos vacantes temporariamente por licencia de empleados o por vencimiento de contratos externos.

GRUPO LATAM – PERFIL DE LOS EMPLEADOS												
NCG 461: 5.1.3 NÚMERO DE PERSONAS POR RANGO DE EDAD												
	Menos de 30 años		De 30 a 40 años		De 41 a 50 años		De 51 a 60 años		De 61 a 70 años		Más de 70 años	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta gerencias	0	0	6	1	31	7	20	1	3	0	0	0
Gerencias	8	3	209	136	138	64	53	18	10	1	0	0
Jefaturas	91	62	412	260	311	114	129	45	20	4	1	0
Operarios	2.616	2.022	4.020	1.796	2.585	657	1.108	196	218	19	17	1
Fuerzas de venta	15	51	87	235	67	206	15	85	3	16	1	0
Administrativos	80	80	153	232	135	160	46	53	16	7	0	0
Otros profesionales	398	264	630	420	243	165	83	41	24	4	6	0
Otros técnicos	755	954	2.279	2.396	1.800	1.609	870	235	156	13	6	0
Total	3.963	3.436	7.796	5.476	5.310	2.982	2.324	674	450	64	31	1

CATEGORÍAS FUNCIONALES

Alta gerencias

CEOs, vicepresidentes, directores.

Gerencias

Gerentes senior, gerentes, subgerentes.

Jefaturas

Jefes de área, jefes de departamento.

Operarios

Operaciones de Carga, Mantenimiento, Aeropuerto y Centro de Control de Operaciones.

Fuerzas de venta

Operaciones de Venta, Customer Care.

Administrativos

Actividades de soporte y con rol general.

Otros profesionales

Mando medio en actividades de soporte.

Otros técnicos

Tripulantes de mando y tripulantes de cabina.

Empleados

MEJOR, MÁS SIMPLE Y TRANSPARENTE

GRUPO LATAM – PERFIL DE LOS EMPLEADOS										
NCG 461: 5.1.4 NÚMERO DE PERSONAS POR ANTIGÜEDAD										
	Menos de 3 años		De 3 a 6 años		Más de 6 y hasta 9 años		Más de 9 y hasta 12 años		Más de 12 años	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta gerencias	7	0	7	1	5	1	4	2	37	5
Gerencias	30	28	42	27	63	36	83	63	200	68
Jefaturas	84	56	133	80	92	57	149	71	506	221
Operarios	4.409	2.601	1.486	689	866	442	1.326	386	2.477	573
Fuerzas de venta	30	76	39	101	32	72	32	103	55	241
Administrativos	104	108	55	78	46	57	65	74	160	215
Otros profesionales	536	358	206	118	143	106	163	94	336	218
Otros técnicos	1.674	1.384	488	384	389	442	452	355	2.863	2.642
Total	6.874	4.611	2.456	1.478	1.636	1.213	2.274	1.148	6.634	4.183

GRUPO LATAM – PERFIL DE LOS EMPLEADOS		
NCG 461: 5.1.5 PERSONAS CON DISCAPACIDAD		
	Hombres	Mujeres
Alta gerencias	0	0
Gerencias	0	0
Jefaturas	0	2
Operarios	14	2
Fuerzas de venta	266	77
Administrativos	6	8
Otros profesionales	15	16
Otros técnicos	19	11

CATEGORÍAS FUNCIONALES

Alta gerencias

CEOs, vicepresidentes, directores.

Gerencias

Gerentes senior, gerentes, subgerentes.

Jefaturas

Jefes de área, jefes de departamento.

Operarios

Operaciones de Carga, Mantenimiento, Aeropuerto y Centro de Control de Operaciones.

Fuerzas de venta

Operaciones de Venta, Customer Care.

Administrativos

Actividades de soporte y con rol general.

Otros profesionales

Mando medio en actividades de soporte.

Otros técnicos

Tripulantes de mando y tripulantes de cabina.

Empleados

MEJOR, MÁS SIMPLE Y TRANSPARENTE

GRUPO LATAM – PERFIL DE LOS EMPLEADOS				
Tipo de contrato ¹ GRI 2-7 EMPLEADOS	Plazo indefinido		Plazo fijo	
	H	M	H	M
Brasil	11.522	6.243	0	0
Chile	3.962	3.021	384	374
Colombia	823	478	165	243
Ecuador	243	165	1	0
Estados Unidos	805	274	296	368
Perú	1.285	1.089	4	1
Otros	376	372	8	5
Grupo LATAM	19.016 58,5%	11.642 35,8%	858 2,6%	991 3,0%
NCG 461: 5.2 FORMALIDAD LABORAL				

¹ Obs.: no existen contratos por obra o faena.

GRUPO LATAM – PERFIL DE LOS EMPLEADOS				
Tipo de jornada GRI 2-7 EMPLEADOS	Jornada ordinaria		Tiempo parcial ¹	
	H	M	H	M
Brasil	11.287	6.054	235	189
Chile	4.300	3.276	46	119
Colombia	988	720	0	1
Ecuador	244	165	0	0
Estados Unidos	802	254	7	21
Perú	1.581	1.443	0	14
Otros	338	335	46	42
Grupo LATAM	19.540 60,1%	12.247 37,7%	334 1,0%	386 1,2%
NCG: 461 5.3 ADAPTABILIDAD LABORAL				

¹ También incluye a empleados con pactos de adaptabilidad para trabajadores con responsabilidades familiares.

GRI 2-30 CONVENIOS DE NEGOCIACIÓN COLECTIVA ¹ NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD SASB TR-AL- 310a.1	
Empleados cubiertos por convenios de negociación colectiva	86%
Empleados sindicalizados	49%

¹ Con base en la dotación total en 31 de diciembre de 2022.

Otros:
Alemania,
Argentina,
Bolivia, Cuba,
España,
Francia,
Italia, México,
Oceania
(varios países),
Países Bajos,
Paraguay,
Perú, Portugal,
Reino Unido y
Uruguay.

De manera general, el grupo aplica sus propias políticas para definir las condiciones laborales y los términos de empleo para los empleados no cubiertos por convenios de negociación colectiva. La excepción es Chile, donde, desde septiembre de 2016, cumpliendo lo establecido por la legislación, se extienden a los nuevos ingresos algunos beneficios básicos y transversales, como el beneficio de pasajes, definidos en un instrumento colectivo sindical.

**NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD
SASB TR-AL-310a.2**

Durante 2022 no hubo paros laborales que involucren a más de mil trabajadores, ni días de inactividad como consecuencia de paros laborales.

Empleados

MEJOR, MÁS SIMPLE Y TRANSPARENTE

NCG 461: 5.7 PERMISO POSTNATAL

País	Empleados beneficiados ¹	Alta gerencias	Promedio de días de licencia postnatal						
			Gerencias	Jefaturas	Operarios	Fuerzas de Ventas	Administrativos	Otros profesionales	Otros técnicos
Alemania	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Argentina	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bolivia	4,20%	0	0	0	3	0	0	0	0
Brasil	1,92%	0	20	20	20	20	20	0	20
Chile	15,21%	0	5	5	6	0	7	11	7
Colombia	2,44%	0	14	14	14	0	14	0	14
Cuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ecuador	1%	0	0	0	12	0	0	0	15
España	1 persona	0	112	0	0	0	0	0	0
Estados Unidos	1,77%	0	0	5	0	0	5	0	0
Francia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Italia	1 persona	0	3	0	0	0	0	0	0
México	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oceanía (varios países)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Países Bajos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Paraguay	0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Perú	2,17%	0	0	10	10	0	0	0	10
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uruguay	0%	0	0	0	0	0	0	0	0

¹ Hombres que usaron permisos de paternidad en 2022 (% sobre la dotación total a diciembre).

País	Empleados beneficiados ²	Alta gerencias	Promedio de días de licencia postnatal						
			Gerencias	Jefaturas	Operarios	Fuerzas de Ventas	Administrativos	Otros profesionales	Otros técnicos
Alemania	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Argentina	1,26%	0	0					180	
Bolivia	0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Brasil	6,92%	0	180	180	180	180	180	180	180
Chile	50,94%	0	189	188	160	127	155	152	190
Colombia	2,09%	0	0	124	124	124	0	0	124
Cuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ecuador	1%	0	0	0	0	0	0	0	84
España	2,80%	0	0	0	0	112	0	0	0
Estados Unidos	0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Francia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Italia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
México	3,70%	0	0	0	0	84	0	0	0
Oceanía (varios países)	0,14%	0	0	180	0	0	0	0	0
Países Bajos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Paraguay	1,60%	0	0	0	0	0	0	0	112
Perú	4,23%	0	0	0	98	0	98	0	98
Portugal	0,03%								
Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uruguay	0,00%	0	0	0	0	0	0	0	0

² Mujeres que usaron permisos de maternidad en 2022 (% sobre la dotación total a diciembre).

Informes financieros



EN ESTE CAPITULO

Estados financieros
192

Filiales y coligadas
295

Análisis razonado
333

Estados financieros

NCG 461: 11. INFORMES FINANCIEROS



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS
31 DE DICIEMBRE DE 2022

CONTENIDO

Estado de situación financiera clasificado consolidado
Estado de resultados consolidado por función
Estado de resultados integrales consolidado
Estado de cambios en el patrimonio consolidado
Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo
Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS
UF - UNIDAD DE FOMENTO
ARS - PESOS ARGENTINOS
US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES
MUSS - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
MMUSS - MILLONES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
COP - PESOS COLOMBIANOS
BRL/RS - REALES BRASILEÑOS
MRS - MILES DE REALES BRASILEÑOS



INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 9 de marzo de 2023

Señores Accionistas y Directores
Latam Airlines Group S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados adjuntos de Latam Airlines Group S.A. y filiales, que comprenden los estados de situación financiera clasificado consolidado al 31 de diciembre de 2022 y 2021 y los estados de resultados consolidado por función, de resultados integrales consolidado, de cambios en el patrimonio consolidado y de flujos de efectivo consolidado - método directo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros consolidados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera. Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantenimiento de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros consolidados a base de nuestras auditorías. Efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad de que los estados financieros consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas.

Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados ya sea debido a fraude o error. Al efectuar estas evaluaciones de los riesgos, el auditor considera el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de la entidad con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros consolidados.

PwC Chile, Av. Andrés Bello 2711 - piso 5, Las Condes - Santiago, Chile
RUT: 81.513.400-1 | Teléfono: (56 2) 2940 0000 | www.pwc.cl



Santiago, 9 de marzo de 2023
Latam Airlines Group S.A.
2


Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión.

Opinión

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Latam Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2022 y 2021, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Énfasis en un asunto- Se ha eliminado la duda sustancial sobre la capacidad de la empresa para continuar como negocio en marcha

En nuestra auditoría a los estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2021 y por el año finalizado en esa fecha, la Administración y nosotros concluimos que había una duda sustancial sobre la capacidad de la Compañía para continuar como empresa en marcha. Tal como se indica en Nota 2, la Administración posteriormente ha tomado ciertas acciones, las cuales, en evaluación de la Administración y de nosotros, mitigan tal duda sustancial. No se modifica nuestra opinión en relación con este asunto.

DocuSigned by:

29A251EE1C8442C...
Jonathan Yeomans Gibbons
RUT: 13.473.972-K

Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

Notas	Página
1 - Información general.....	1
2 - Resumen de principales políticas contables.....	5
2.1. Bases de preparación.....	5
2.2. Bases de consolidación.....	16
2.3. Transacciones en moneda extranjera.....	17
2.4. Propiedades, plantas y equipos.....	18
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía.....	19
2.6. Costos por intereses.....	20
2.7. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros.....	20
2.8. Activos financieros.....	20
2.9. Instrumentos financieros derivados y derivados implícitos.....	21
2.10. Inventarios.....	23
2.11. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar.....	23
2.12. Efectivo y equivalentes al efectivo.....	23
2.13. Capital emitido.....	23
2.14. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar.....	23
2.15. Préstamos que devengan intereses.....	24
2.16. Impuestos corrientes y diferidos.....	24
2.17. Beneficios a los empleados.....	25
2.18. Provisiones.....	26
2.19. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes.....	26
2.20. Arrendamientos.....	28
2.21. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.....	30
2.22. Mantenimiento.....	30
2.23. Medioambiente.....	30
3 - Gestión del riesgo financiero.....	31
3.1. Factores de riesgo financiero.....	31
3.2. Gestión del riesgo del capital.....	46
3.3. Estimación del valor razonable.....	46
4 - Estimaciones y juicios contables.....	49
5 - Información por segmentos.....	53
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo.....	54
7 - Instrumentos financieros.....	55
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes.....	57
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas.....	60
10 - Inventarios.....	61
11 - Otros activos financieros.....	62
12 - Otros activos no financieros.....	63
13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.....	64
14 - Inversiones en subsidiarias.....	65

15 - Activos intangibles distintos de la plusvalía.....	68
16 - Propiedades, plantas y equipos.....	71
17 - Impuestos corrientes y diferidos.....	81
18 - Otros Pasivos financieros.....	86
19 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar.....	96
20 - Otras provisiones.....	98
21 - Otros pasivos no financieros.....	101
22 - Provisiones por beneficios a los empleados.....	102
23 - Cuentas por pagar, no corrientes.....	104
24 - Patrimonio.....	104
25 - Ingresos de actividades ordinarias.....	111
26 - Costos y gastos por naturaleza.....	112
27 - Otros ingresos, por función.....	115
28 - Moneda extranjera y diferencias de cambio.....	115
29 - Ganancia (pérdida) por acción.....	123
30 - Contingencias.....	124
31 - Compromisos.....	143
32 - Transacciones con partes relacionadas.....	146
33 - Pagos basados en acciones.....	147
34 - Estado de flujo de efectivo.....	148
35 - Medioambiente.....	152
36 - Hechos posteriores a la fecha de los Estados Financieros.....	155

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS	Nota	Al 31 de	Al 31 de
		diciembre de	diciembre de
		2022	2021
		MUS\$	MUS\$
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	1.216.675	1.046.835
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	503.515	101.138
Otros activos no financieros, corrientes	12	191.364	108.368
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	1.008.109	881.770
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	19.523	724
Inventarios corrientes	10	477.789	287.337
Activos por impuestos corrientes	17	33.033	41.264
		<u>3.450.008</u>	<u>2.467.436</u>
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta			
		<u>3.450.008</u>	<u>2.467.436</u>
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	13	86.416	146.792
		<u>86.416</u>	<u>146.792</u>
Total activos corrientes		<u>3.536.424</u>	<u>2.614.228</u>
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	15.517	15.622
Otros activos no financieros, no corrientes	12	148.378	125.432
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	12.743	12.201
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.080.386	1.018.892
Propiedades, plantas y equipos	16	8.411.661	9.489.867
Activos por impuestos diferidos	17	5.915	15.290
		<u>9.674.600</u>	<u>10.677.304</u>
Total activos no corrientes		<u>9.674.600</u>	<u>10.677.304</u>
Total activos		<u>13.211.024</u>	<u>13.291.532</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 36 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	diciembre de
		2022	2021
		MUS\$	MUS\$
PASIVOS			
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 18	802.841	4.453.451
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 19	1.627.992	4.839.251
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	12	661.602
Otras provisiones, corrientes	20	14.573	27.872
Pasivos por impuestos corrientes	17	1.026	675
Otros pasivos no financieros, corrientes	21	2.642.251	2.332.576
		<u>5.088.695</u>	<u>12.315.427</u>
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 18	5.979.039	5.948.702
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 23	326.284	472.426
Otras provisiones, no corrientes	20	927.964	712.581
Pasivo por impuestos diferidos	17	344.625	341.011
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	22	93.488	56.233
Otros pasivos no financieros no corrientes	21	420.208	512.056
		<u>8.091.608</u>	<u>8.043.009</u>
Total pasivos no corrientes		<u>8.091.608</u>	<u>8.043.009</u>
Total pasivos		<u>13.180.303</u>	<u>20.358.436</u>
PATRIMONIO			
Capital emitido	24	13.298.486	3.146.265
(Pérdidas) acumuladas	24	(7.501.896)	(8.841.106)
Acciones propias en cartera	24	(178)	(178)
Otras participaciones en el patrimonio	24	39	-
Otras reservas	24	(5.754.173)	(1.361.529)
		<u>42.278</u>	<u>(7.056.548)</u>
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		<u>42.278</u>	<u>(7.056.548)</u>
Participaciones no controladoras	14	(11.557)	(10.356)
		<u>30.721</u>	<u>(7.066.904)</u>
Total patrimonio		<u>30.721</u>	<u>(7.066.904)</u>
Total patrimonio y pasivos		<u>13.211.024</u>	<u>13.291.532</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCIÓN

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2022 MUSS	2021 MUSS
Ingresos de actividades ordinarias	5 - 25	9.362.521	4.884.015
Costo de ventas	26	(8.103.483)	(4.963.485)
Ganancia (Pérdida) bruta		1.259.038	(79.470)
Otros ingresos, por función	27	154.286	227.331
Costos de distribución	26	(426.599)	(291.820)
Gastos de administración	26	(576.429)	(439.494)
Otros gastos, por función	26	(531.575)	(535.824)
Ganancias (Pérdidas) de actividades de reestructuración	26	1.679.934	(2.337.182)
Otras ganancias (Pérdidas)	26	(347.077)	30.674
Ganancias/(Pérdidas) de actividades operacionales		1.211.578	(3.425.785)
Ingresos financieros	26	1.052.295	21.107
Costos financieros	26	(942.403)	(805.544)
Diferencias de cambio		25.993	131.408
Resultado por unidades de reajuste		(1.412)	(5.393)
Ganancia/(Pérdida) antes de impuestos		1.346.051	(4.084.207)
Ingreso/(Gasto) por impuesto a las ganancias	17	(8.914)	(568.935)
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		1.337.137	(4.653.142)
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora		1.339.210	(4.647.491)
Pérdida atribuible a participaciones no controladoras	14	(2.073)	(5.651)
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		1.337.137	(4.653.142)
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCIÓN			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	29	0,013861	(7,66397)
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	29	0,013592	(7,66397)

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2022 MUSS	2021 MUSS
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		1.337.137	(4.653.142)
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, ganancias (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	24	(9.935)	10.018
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		(9.935)	10.018
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos		(32.563)	20.008
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		(32.563)	20.008
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	24	52.017	38.870
Ajuste por reclasificación de coberturas de flujos de efectivo antes de impuestos	24	31.293	(16.641)
Importes eliminados del patrimonio e incluidos en el importe en libros de activos (pasivos) no financieros que se hayan adquirido o incurrido mediante una transacción prevista altamente probable cubierta, antes de impuestos	24	(8.143)	-
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		75.167	22.229
Cambio en el valor temporal del dinero de opciones			
Pérdida por cambios en el valor del dinero de opciones	24	(24.005)	(23.692)
Ajustes de reclasificación por cambios en el valor temporal del dinero de opciones	24	19.946	6.509
Otro resultado integral, antes de impuestos, cambio en el valor temporal del dinero de opciones		(4.059)	(17.183)
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		38.545	25.054
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		28.610	35.072
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relativo a nuevas mediciones de planes de beneficios definidos de otro resultado integral	17	567	(2.783)
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio		567	(2.783)
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relacionado con diferencias de cambio de conversión de otro resultado integral			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		(235)	(58)
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio		(235)	(58)
Total otro resultado integral		28.942	32.231
Total resultado integral		1.366.079	(4.620.911)
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		1.367.315	(4.616.914)
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		(1.236)	(3.997)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		1.366.079	(4.620.911)

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora											Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total	
	Cambios en otras reservas														
	Capital emitido	Otras Participaciones en el Patrimonio	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	(Pérdidas) acumuladas				
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Patrimonio 1 de enero de 2022	3.146.265	-	(178)	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	37.235	2.448.098	(1.361.529)	(8.841.106)	(7.056.548)	(10.356)	(7.066.904)	
Cambios en patrimonio															
Resultado integral															
Ganancia (Pérdida)	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.339.210	1.339.210	(2.073)	1.337.137	
Otro resultado integral		-	-	(33.401)	74.932	(4.059)	(9.367)	-	-	28.105	-	28.105	837	28.942	
Total resultado integral		-	-	(33.401)	74.932	(4.059)	(9.367)	-	-	28.105	1.339.210	1.367.315	(1.236)	1.366.079	
Transacciones con los accionistas															
Emisión de patrimonio	24-34	800.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	800.000	-	800.000	
Incremento por otras aportaciones de los propietarios	24	-	9.250.229	-	-	-	-	-	(4.340.749)	(4.340.749)	-	4.909.480	-	4.909.480	
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	24-34	9.352.221	(9.250.190)	-	-	-	-	-	(80.000)	(80.000)	-	22.031	35	22.066	
Total transacciones con los accionistas		10.152.221	39	-	-	-	-	-	(4.420.749)	(4.420.749)	-	5.731.511	35	5.731.546	
Saldos al 31 de diciembre de 2022		13.298.486	39	(178)	(3.805.560)	36.542	(21.622)	(28.117)	37.235	(1.972.651)	(5.754.173)	(7.501.896)	42.278	(11.557)	30.721

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora												
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias (pérdidas) acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	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	-	30.577	1.654	32.231
Total resultado integral		-	-	18.354	22.171	(17.183)	7.235	-	30.577	(4.647.491)	(4.616.914)	(3.997)	(4.620.911)
Transacciones con los accionistas													
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	-	-	-	-	-	-	-	(3.921)	(3.921)	(3.921)	313	(3.608)
Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	-	-	-	(3.921)	(3.921)	(3.921)	313	(3.608)
Saldos al 31 de diciembre de 2021		3.146.265	(178)	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	37.235	2.448.098	(1.361.529)	(7.056.548)	(10.356)	(7.066.904)

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - METODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios al 31 de diciembre	
		2022	2021
		MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		10.549.542	5.359.778
Otros cobros por actividades de operación		117.118	52.084
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	34	(9.113.130)	(4.391.627)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(1.039.336)	(941.068)
Otros pagos por actividades de operación		(272.823)	(156.395)
Impuestos a las ganancias pagados		(14.314)	(9.437)
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	(130.260)	(87.576)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		96.797	(174.241)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias u otros negocios		-	752
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		417	35
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(331)	(208)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		56.377	105.000
Compras de propiedades, planta y equipo		(780.538)	(597.103)
Compras de activos intangibles		(50.116)	(88.518)
Intereses recibidos		18.934	9.056
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	6.300	18.475
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(748.957)	(552.511)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Importes procedentes de la emisión de acciones	34	549.038	-
Importes procedentes de la emisión de otros instrumentos de patrimonio	34	3.202.790	-
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	34	2.361.875	-
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	34	4.856.025	661.609
Préstamos de entidades relacionadas	32	770.522	130.102
Reembolsos de préstamos	34	(8.759.413)	(463.048)
Pagos de pasivos por arrendamientos	34	(131.917)	(103.366)
Pagos de préstamos a entidades relacionadas	34	(1.008.483)	-
Intereses pagados		(521.716)	(104.621)
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	(463.766)	(11.034)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		854.955	109.642
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		202.795	(617.110)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		(32.955)	(31.896)
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		169.840	(649.006)
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	1.046.835	1.695.841
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	1.216.675	1.046.835

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

1

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2022

NOTA 1 - INFORMACION GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad", "LATAM" o la "Compañía") es una sociedad anónima abierta que mantiene valores inscritos en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero bajo el No. 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y Bolsa de Comercio de Santiago. Los ADR de LATAM se negocian en Estados Unidos de Norteamérica en los mercados OTC (Over-TheCounter). LATAM Airlines Group S.A. y algunas de sus filiales directas e indirectas anunciaron con fecha 3 de noviembre de 2022 que han emergido de su proceso de reorganización en los Estados Unidos de América bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de Estados Unidos, ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York Estados Unidos (el "Procedimiento Capítulo 11").

Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África, Asia y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o por sus filiales en Ecuador, Perú, Brasil, Colombia, Argentina y Paraguay. Además, la Sociedad cuenta con filiales que operan en el negocio de carga en Chile, Brasil y Colombia.

La Sociedad se encuentra ubicada en Chile, en la ciudad de Santiago, Avenida Presidente Riesco 5711, comuna de Las Condes.

Al 31 de diciembre de 2022 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 606.407.693.000 acciones, todas emitidas, ordinarias y sin valor nominal. De tal cantidad, a dicha fecha se encontraban suscritas y pagadas 605.231.854.725 acciones. Lo anterior, considerando el aumento de capital aprobado por los accionistas de la compañía en junta extraordinaria de fecha 5 de julio de 2022, en el contexto de la implementación de su plan de reorganización aprobado y confirmado en el Procedimiento Capítulo 11.

Los mayores accionistas de la Sociedad al 31 de diciembre de 2022 considerando el total de acciones suscritas y pagadas a esa fecha son Banco de Chile por cuenta de State Street que posee un 46,96%, Banco de Chile por cuenta de Terceros No Residentes con un 12,68%, Delta Air Lines con 10,03% y Qatar Airways con un 10,02% de la propiedad (9,999999992% respecto al número total de acciones autorizadas).

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad contaba con un total de 2.092 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 0,01% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Al 31 de diciembre de 2022, el grupo LATAM tuvo un promedio de 30.877 empleados, terminando este periodo con un número total de 32.507 personas, distribuidas en 4.627 empleados de Administración, 16.803 en Operaciones, 7.423 Tripulantes de Cabina y 3.654 Tripulantes de Mando.

Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Porcentajes de participación

RUT	Sociedad	Pais de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2022			Al 31 de diciembre de 2021		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,9959	0,0041	100,0000	99,8361	0,1639	100,0000
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	23,6200	76,1900	99,8100	23,6200	76,1900	99,8100
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8940	0,0041	99,8981	99,8940	0,0041	99,8981
Extranjera	Connecta Corporation	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	Chile	US\$	99,9000	0,1000	100,0000	99,9000	0,1000	100,0000
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99,8300	0,1700	100,0000	99,8300	0,1700	100,0000
Extranjera	Latam Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Peuco Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Professional Airline Services INC.	EE.UU.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Jarletul S.A.	Uruguay	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
Extranjera	Latam Travel S.R.L.	Bolivia	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
Extranjera	Latam Travel S.A.	Argentina	ARS	94,0100	5,9900	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

(*) Al 31 de diciembre de 2022, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdeco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 99,9983% sobre los derechos económicos y un 51,04% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 863 del gobierno de Brasil implementada en diciembre de 2018 que permite a capitales extranjeros tener hasta un 100% de la propiedad.

(b) Información financiera

RUT	Sociedad	Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2022			Al 31 de diciembre de 2021			Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2022	
		Activos MUS\$	Pasivos MUS\$	Patrimonio MUS\$	Activos MUS\$	Pasivos MUS\$	Patrimonio MUS\$	Ganancia/(pérdida) MUS\$	2021 MUS\$
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	392.232	1.727.968	(1.342.687)	432.271	1.648.715	(1.236.243)	(120.717)	(7.289)
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	335.773	281.178	54.595	484.388	417.067	67.321	(12.726)	(109.392)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	394.378	212.094	182.284	721.484	537.180	184.304	(1.230)	1.590
Extranjera	Connecta Corporation	78.905	22.334	56.571	61.068	19.312	41.756	14.814	1.169
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	25.118	24.305	813	24.654	25.680	(1.026)	1.838	190
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	283.166	177.109	106.057	471.094	327.955	143.139	(36.190)	(56.135)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	16.150	12.623	3.527	18.303	10.948	7.355	1.154	48
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	(3)	-	(3)	(5)	-	(5)	-	-
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (*)	35.991	15.334	20.656	36.617	14.669	21.940	(1.287)	(806)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	220.144	148.489	11.661	202.402	113.930	23.563	(11.901)	(54.961)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	1.281	56	1.225	1.284	45	1.239	(14)	(90)
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	1.417	1.110	307	2.004	467	1.537	77	181
Extranjera	Latam Finance Limited	3.011	211.517	(208.506)	1.310.733	1.688.821	(378.088)	169.582	(104.512)
Extranjera	Peuco Finance Limited	-	-	-	1.307.721	1.307.721	-	-	-
Extranjera	Professional Airline Services INC.	56.895	53.786	3.109	61.659	58.808	2.851	258	278
Extranjera	Jarletul S.A.	16	1.109	(1.093)	24	1.116	(1.092)	(2)	(50)
Extranjera	Latam Travel S.R.L.	92	5	87	64	132	(68)	154	(23)
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	368	1.234	(866)	588	1.457	(869)	2	29
Extranjera	Latam Travel S.A.	7.303	2.715	4.588	3.778	6.135	2.357	(6.187)	(2.804)
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	3.497.848	4.231.547	(733.699)	2.608.859	3.257.148	(648.289)	(69.932)	(756.633)

(*) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye participación no controladora.

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: 1. Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; 2. Guanay Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado con futuros pagos de tarjeta de crédito; 3. Fondos de inversión privados; 4. Vari Leasing Limited, Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai, destinadas al financiamiento de aeronaves. Estas compañías han sido consolidadas según es requerido por NIIF 10.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación. La Sociedad ha analizado los criterios de control de acuerdo con lo requerido por la NIIF 10.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2021 y 31 de diciembre de 2022, se detallan a continuación:

- (1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.
- Con fecha 22 de diciembre de 2022, LATAM Airlines Group S.A. realizó compra de 1.390.468.967 acciones preferentes de Latam Travel S.A., en consecuencia, la composición accionaria de Latam Travel S.A., queda de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. con un 5,69%, Inversora Cordillera S.A. con un 0,30% y LATAM Airlines Group S.A. con un 94,01%. Estas transacciones fueron entre entidades de LATAM Airlines Group S.A. y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
 - Con fecha 21 de enero de 2021, Transporte Aéreos del Mercosur S.A. realizó compra de 2.392.166 acciones preferentes de Inversora Cordillera S.A. a un accionista no controlador en consecuencia, la composición accionaria de Inversora Cordillera S.A., queda de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. con un 90,5% y Transporte Aéreos del Mercosur S.A. con un 9,5%.
 - Con fecha 21 de enero de 2021, Transporte Aéreos del Mercosur S.A. realizó compra de 53.376 acciones preferentes de Lan Argentina S.A. a un accionista no controlador en consecuencia, la composición accionaria de Lan Argentina S.A. queda de la siguiente forma: Inversora Cordillera S.A. con un 95%, Lan Pax Group S.A. con un 4% y Transporte Aéreos del Mercosur S.A. con un 1%.

NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados.

2.1. Bases de preparación

Estos estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. al 31 de diciembre de 2022 y 2021, han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el International Accounting Standards Board (“IASB”) y con las interpretaciones emitidas por el comité de interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF).

Los estados financieros consolidados se han preparado bajo el criterio del costo histórico, aunque modificado por la valoración a valor justo de ciertos instrumentos financieros.

La preparación de los estados financieros consolidados conforme a las NIIF, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

Los estados financieros consolidados se han preparado de acuerdo con las políticas contables utilizadas por la Sociedad para los estados financieros consolidados 2021, excepto por las normas e interpretaciones adoptadas a partir del 1 de enero de 2022.

(a) Aplicación nuevas normas año 2022:

(a.1.) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2022:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIIF 3: Combinaciones de negocios.	mayo 2020	01/01/2022
Enmienda a NIC 37: Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes.	mayo 2020	01/01/2022
Enmienda a NIC 16: Propiedad, planta y equipo.	mayo 2020	01/01/2022
Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2018-2020) NIIF 1: Adopción por primera vez de las normas internacionales de información financiera, NIIF 9: Instrumentos Financieros, ejemplos ilustrativos que acompañan la NIIF 16: Arrendamientos, NIC 41: Agricultura	mayo 2020	01/01/2022

La aplicación de estos pronunciamientos contables a partir del 1 de enero de 2022, no tuvieron efecto en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

6

(b) Pronunciamientos contables no vigentes para el ejercicio financiero iniciado el 1 de enero de 2022:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIC 12 Impuesto a las ganancias	mayo 2021	01/01/2023
Enmienda a NIC 8: Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores	febrero 2021	01/01/2023
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros.	enero 2020	01/01/2024
NIIF 17: Contratos de seguros, reemplaza a NIIF 4.	mayo 2017	01/01/2023
Enmienda a NIC 1: Pasivos no corrientes con covenants	octubre 2022	01/01/2024
Enmienda a la NIIF 16: Arrendamientos	septiembre 2022	01/01/2024
Aplicación inicial de la NIIF 17 y la NIIF 9 Información comparativa (Enmienda a la NIIF 17)	diciembre 2021	La entidad que opta por aplicar la modificación la aplica cuando aplica por primera vez la NIIF 17
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	septiembre 2014	Por determinar

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación.

(c) Negocio en Marcha y Presentación del Capítulo 11

i) Negocio en Marcha

Estos estados financieros consolidados han sido preparados sobre una base de negocio en marcha, que contempla la continuidad de las operaciones, la realización de los activos y el cumplimiento de los pasivos en el curso ordinario del negocio.

La Compañía informó previamente que al 31 de diciembre de 2021, como resultado del Procedimiento Capítulo 11, el cumplimiento de las obligaciones de la Sociedad y el financiamiento de las operaciones en curso estaban sujetas a una incertidumbre material producto de la pandemia COVID-19 y la imposibilidad de conocer a esa fecha su duración y, en consecuencia, esos eventos o condiciones indicaban que existía una incertidumbre material que generó una duda significativa o planteó una duda sustancial acerca de la capacidad de la Compañía para continuar como un negocio en marcha.

7

El 3 de noviembre de 2022, LATAM Matriz y algunas de sus filiales salieron del Procedimiento Capítulo 11. El surgimiento del Procedimiento Capítulo 11 y la consumación del Plan de Reorganización resolvió nuestras preocupaciones de liquidez ya que proporcionó nuevos fondos originados por los nuevos financiamientos y la reestructuración del capital, como se menciona en los párrafos anteriores. Como resultado, la Compañía espera que se generen flujos de efectivo suficientes para financiar las deudas y los requerimientos de capital de trabajo para los próximos doce meses. Por lo tanto, ya no existe una incertidumbre material que pueda generar dudas significativas o generar dudas sustanciales para continuar como negocio en marcha durante los doce meses posteriores a la fecha de emisión de los estados financieros.

ii) Presentación del Capítulo 11

Debido a los efectos sobre la operación de las restricciones establecidas en los países para el control de la pandemia del COVID-19, el 25 de mayo de 2020 el Directorio resolvió por unanimidad que LATAM Matriz y algunas filiales directas e indirectas, comiencen un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 (“Procedimiento Capítulo 11”) del Título 11 del Código de los Estados Unidos (“Bankruptcy Code”) mediante la presentación de una petición voluntaria de amparo ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (“Bankruptcy Court”), la que fue realizada el 26 de mayo de 2020. Posteriormente se incorporaron a este proceso Piquero Leasing Limited (7 de julio de 2020) y TAM S.A. y sus filiales en Brasil (9 de julio de 2020) (las peticiones voluntarias, colectivamente, el “Bankruptcy Filing” y cada entidad del grupo LATAM que presentó una petición, un “Deudor” y conjuntamente, los “Deudores”).

Los Bankruptcy Filing de cada uno de los Deudores fueron conocidas conjuntamente bajo el título “In re LATAM Airlines Group S.A., et al.” Caso Número 20- 11254. Antes del 3 de noviembre de 2022, los Deudores continuaron operando sus negocios como Deudores en posesión bajo la jurisdicción del Bankruptcy Court y de conformidad con las disposiciones aplicables del Bankruptcy Code y las órdenes del Bankruptcy Court. La presentación de las peticiones voluntarias de amparo permitió la reorganización y mejora de la liquidez de los Deudores, liquidar contratos no rentables y modificar sus acuerdos de compra para permitir una rentabilidad sostenible en el tiempo. A partir del 3 de noviembre de 2022 (la “Fecha Efectiva”), el Plan (como se define a continuación) se consumó sustancialmente y los Deudores emergieron del Procedimiento Capítulo 11 como “Deudores Reorganizados”. Sin embargo, de acuerdo con las reglas del Bankruptcy Code, el Procedimiento Capítulo 11 de los Deudores Reorganizados continuó en curso después de la Fecha Efectiva para resolver ciertos asuntos. Luego, el 14 de diciembre de 2022, el Bankruptcy Court emitió una orden consolidando la administración de todos los asuntos restantes en el caso principal del Procedimiento Capítulo 11 de LATAM Matriz y cerrando los casos de sus deudores-personas relacionadas. Por lo tanto, a la fecha del presente, el Procedimiento Capítulo 11 ha cerrado respecto de las filiales de LATAM Matriz que formaban parte de la misma, y continúan en curso únicamente con respecto a LATAM Matriz para resolver ciertos asuntos pendientes. El Bankruptcy Court continúa administrando el Procedimiento Capítulo 11 de LATAM Matriz para resolver los pocos asuntos restantes en el mismo, incluida la resolución de las reclamaciones restantes.

Como parte de su proceso general de reorganización, los Deudores también buscaron y recibieron amparo en ciertas jurisdicciones no estadounidenses. El 27 de mayo de 2020, el Gran Tribunal de las Islas Caimán otorgó las solicitudes de algunos de los Deudores para el nombramiento de liquidadores provisionales (“JPL”) de conformidad con la sección 104 (3) de la Ley de Sociedades (Revisión 2020). El 4 de junio de 2020, el 2do Tribunal Civil de Santiago, Chile emitió una orden reconociendo los Procedimientos del Capítulo 11 con respecto a LATAM Airlines Group S.A., Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo Inversiones S.A., Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A. y Technical Training LATAM S.A. Todos los recursos interpuestos contra la orden fueron rechazados y la decisión es entonces, definitiva. Finalmente, el 12 de junio de 2020, la Superintendencia de Empresas de Colombia otorgó reconocimiento a los procedimientos del Capítulo 11. El 10 de julio de 2020, el Gran Tribunal de las Islas Caimán otorgó la solicitud de los Deudores para el nombramiento de JPL a Piquero. Teniendo presente que el 3 de noviembre de 2022 se produjo la Fecha Efectiva del Plan de Reorganización aprobado y confirmado en el procedimiento principal, el 10 de noviembre de 2022, el representante del procedimiento extranjero presentó ante el tribunal su último reporte mensual conforme al Protocolo de Comunicaciones Transfronterizas.

Operación e implicancias de las peticiones voluntarias de reorganización

A partir de la Fecha Efectiva, el Plan se consumó sustancialmente. De conformidad con el Plan, los Deudores Reorganizados pueden operar sus negocios y administrar sus propiedades sin la supervisión del Bankruptcy Court y libres de las restricciones del Bankruptcy Code.

Plan de reorganización

El 26 de noviembre de 2021, la Compañía presentó al Bankruptcy Court un plan de reorganización y financiamiento (el “Plan” o el “Plan de Reorganización”) y la Declaración Informativa (*Disclosure Statement*) asociada. El Plan fue acompañado de un Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración (el “RSA”) celebrado con el grupo de acreedores valistas más grande en el Procedimiento Capítulo 11, titulares de más del 70% de los créditos valistas contra LATAM Airlines Group S.A., así como con ciertos accionistas de la Compañía que eran titulares de más del 50% del capital existente de LATAM Airlines Group S.A. El 10 de febrero de 2022, los Deudores celebraron un acuerdo de adhesión al RSA, en virtud del cual ciertos acreedores adicionales adhirieron a los compromisos contraídos en virtud del RSA.

El 21 de marzo de 2022, el Bankruptcy Court emitió una orden aprobando la Declaración Informativa y los procedimientos para la solicitud de votos con respecto al Plan. De conformidad con dicha orden, los Deudores distribuyeron la versión de solicitud del Plan, la Declaración Informativa, boletas de votación y ciertos otros materiales de solicitud a los acreedores.

De conformidad con el Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración, el 12 de enero de 2022, los Deudores presentaron una solicitud de aprobación para celebrar un acuerdo de compromiso de soporte con ciertos accionistas y un acuerdo de compromiso de soporte con ciertos acreedores (los “Acuerdos de Soporte”). El 15 de marzo de 2022, el Bankruptcy Court emitió un memorando de decisión aprobando la celebración de los Acuerdos de Soporte, y emitió la orden correspondiente (la “Orden de Soporte”) el 22 de marzo de 2022.

Los Deudores recibieron objeciones al Plan de ciertas partes, incluido el Síndico de los Estados Unidos, el Comité Oficial de Acreedores Valistas (el “Comité”), el Banco del Estado de Chile en su calidad de representantes de los tenedores de bonos chilenos emitidos por LATAM Airlines Group S.A. (“BancoEstado”), un Grupo Ad Hoc de Acreedores Valistas y un grupo de titulares de créditos contra la filial TAM Linhas Aéreas S.A. (“Titulares de Créditos contra TLA”) después de la fecha límite de objeción del Plan, los Deudores participaron en una mediación con BancoEstado, el Comité y las partes del RSA en un esfuerzo por resolver sus objeciones al Plan y las disputas relacionadas, que resultó exitoso. El 11 de mayo de 2022, los Deudores presentaron una versión revisada del Plan que refleja los términos de un acuerdo con las partes.

En audiencia celebrada los días 17, 18 y 20 de mayo de 2022, la Bankruptcy Court consideró las restantes objeciones que no habían sido resueltas conforme a la mediación. El 18 de junio de 2022, la Bankruptcy Court emitió un memorando de decisión aprobando el Plan y anulando todas las objeciones restantes, y emitió una orden confirmando el Plan (la “Orden de Confirmación”).

Ciertas partes interesadas apelaron las decisiones del Bankruptcy Court. El 21 de junio de 2022, el Grupo Ad Hoc de Acreedores Valistas presentó una notificación de apelación en contra de la Orden de Soporte, así como contra la Orden de Confirmación.

El 27 de junio de 2022, el Grupo Ad Hoc de Acreedores Valistas presentó una moción para suspender la Orden de Confirmación mientras estuviere pendiente de apelación. El 16 de julio de 2022, la moción de suspensión fue denegada por el Bankruptcy Court. El 23 de junio de 2022, los Titulares de Créditos contra TLA también presentaron una moción para suspender la Orden de Confirmación pendiente de apelación o, alternativamente, una orden judicial afirmativa que exija a los Deudores financiar una cuenta de depósito en garantía por el monto de los intereses pendientes posteriores a la petición de amparo. El 8 de julio de 2022, el Bankruptcy Court emitió un memorando del tribunal y una orden denegando la moción de suspensión de los Titulares de Créditos contra TLA. El 28 de junio de 2022, Columbus Hill Capital Management (“Columbus Hill”) presentó una notificación de apelación de la Orden de Confirmación, que luego retiró el 5 de julio de 2022. El 13 de julio de 2022, los Deudores presentaron una moción para aprobar un acuerdo de conciliación con Columbus Hill, que fue aprobado por el Bankruptcy Court el 21 de julio de 2022, trayendo una resolución completa y final a la apelación de Columbus Hill y cualquier otra objeción potencial de este reclamante.

El 31 de agosto de 2022, luego de un informe y argumentos orales de las partes, el District Court emitió una opinión denegando las apelaciones tanto del Grupo Ad Hoc de Acreedores Valistas como de los Titulares de Créditos contra TLA. El District Court rechazó los argumentos del Grupo Ad Hoc de Acreedores Valistas de que el Plan y los Acuerdos de Soporte violaron el Código de Quiebras y sostuvo que los Acuerdos de Soporte no constituía una compra de votos inadmisibles. El Grupo Ad Hoc de Acreedores Valistas no volvió a apelar la decisión del District Court.

Con respecto a la apelación de los Titulares de Créditos contra TLA, el District Court rechazó su solicitud de pago de intereses posteriores a la petición sobre sus reclamos y concluyó que el Bankruptcy Court no se equivocó con respecto a su conclusión fáctica de que TAM Linhas Aéreas S.A. era insolvente. El District Court también denegó la moción de los Titulares de Créditos contra TLA para suspender la Orden de Confirmación.

El 2 de septiembre de 2022, los Titulares de Créditos contra TLA presentaron una notificación de apelación en el District Court (la “Apelación del Segundo Circuito”) apelando además la Orden de Confirmación ante el Tribunal de Apelaciones del Segundo Circuito de los Estados Unidos (el “Segundo Circuito”). Ambas partes presentaron escritos sobre los méritos de la Apelación del Segundo Circuito, el argumento oral se produjo el 12 de octubre de 2022 y el 14 de diciembre de 2022, el Segundo Circuito afirmó por unanimidad la decisión del Tribunal de Distrito que rechazó la Apelación del Segundo Circuito. No se han presentado más apelaciones hasta la fecha.

A partir de la Fecha Efectiva, el Plan fue sustancialmente consumado. De conformidad con el Plan, la Compañía recibió una inyección de hasta aproximadamente MMUS\$ 8.190 a través de una combinación de nuevas acciones, bonos convertibles y deuda, lo que permitió a la Compañía salir del Capítulo 11 con la capitalización adecuada para llevar a cabo el plan de negocios. Al emerger, la Compañía tenía una deuda total de aproximadamente MMUS\$ 6.800, MMUS\$ 1.100 aproximadamente en efectivo y equivalentes de efectivo y líneas de crédito renovables no dispuestas en su totalidad por un monto de MMUS\$ 1.100. Específicamente, el Plan establecía que:

- Tras la confirmación del Plan, la Compañía emitió US\$800 millones en acciones ordinarias, y llevó a cabo un periodo de opción preferente de las mismas, abierta a todos los accionistas conforme lo dispone la legislación chilena aplicable, y respaldada en su totalidad por las partes que participan en el RSA;
- La Compañía emitió tres clases distintas de bonos convertibles, todos los cuales fueron ofrecidos de manera preferente a los accionistas. El período de oferta preferente de los mismos cerró el 12 de octubre de 2022. Para aquellos valores que no fueron suscritos por los accionistas de la Sociedad durante el respectivo período del derecho de suscripción preferente:
 - Los nuevos Bonos Convertibles Clase A, en adelante Bonos Convertibles Clase G por la denominación con que fueron inscritos en el Registro de Valores de la CMF, se entregaron a ciertos acreedores valistas de la Compañía en dación en pago de sus créditos reconocidos bajo el Plan.
Condiciones de emisión:
Valor nominal: Aproximadamente MUS\$ 1.257.003
Ratio de conversión: 15,9046155045956. La Relación de Conversión de los Bonos Convertibles Clase G se redujo en un 50%, sesenta (60) días después de la Fecha Efectiva.
Acciones de respaldo: 19.992.142.087
Vencimiento: 31 de diciembre de 2121
Tasa de interés: 0%
Condiciones de Conversión: Podrán ser convertidos en acciones de la Sociedad dentro del plazo de doce meses a contar de la Fecha Efectiva del Plan. En el momento en que los tenedores de una cantidad total de Bonos Convertibles Clase G igual al 50% hayan optado por convertir, se procederá a la conversión automática del remanente de los Bonos Convertibles Clase G de forma simultánea.
 - Los nuevos Bonos Convertibles Clase B, en adelante Bonos Convertibles Clase H por la denominación con que fueron inscritos en el Registro de Valores de la CMF, fueron suscritos y adquiridos por los accionistas que son parte del RSA; y
Condiciones de emisión:

Valor nominal: Aproximadamente MUS\$ 1.372.840

Ratio de conversión: 92,2623446840237. La relación de conversión de los Bonos Convertibles Clase H se reducirá en un 50% sesenta (60) días después del quinto aniversario contado desde la Fecha Efectiva.

Acciones de respaldo: 126.661.409.136

Vencimiento: 31 de diciembre de 2121

Tasa de interés: 1% de interés anual pagados en efectivo anualmente, sin intereses durante los primeros 60 días

Condiciones de Conversión:

- (a) Primer período de conversión: Cada tenedor de los Bonos Convertibles Clase H tendrá la capacidad de convertir sus Bonos Convertibles Clase H en acciones de la Sociedad dentro de los sesenta (60) días a partir de la Fecha Efectiva.
- (b) Segundo Período de Conversión: Cada tenedor de los Bonos Convertibles Clase H tendrá la capacidad subsiguiente de convertir sus Bonos Convertibles Clase H en acciones de la Sociedad a partir del quinto (5to) año posterior a la Fecha Efectiva.

- Los nuevos Bonos Convertibles Clase C, en adelante Bonos Convertibles Clase I por la denominación con que fueron inscritos en el Registro de Valores de la CMF, se proporcionaron a ciertos acreedores valistas a cambio de una contribución de nuevos fondos para la Compañía y la dación en pago de sus créditos reconocidos bajo el Plan, sujeto a ciertas limitaciones y retenciones por parte de las partes soportantes.

Condiciones de emisión:

Valor nominal: Aproximadamente MUS\$ 6.863.427

Ratio de conversión: 56,143649821654. La Relación de Conversión de los Bonos Convertibles Clase G se redujo en un 50%, sesenta (60) días después de la Fecha Efectiva.

Acciones de respaldo: 385.337.858.290

Vencimiento: 31 de diciembre de 2121

Tasa de interés: 0%.

Condiciones de Conversión: Podrán ser convertidos en acciones dentro del plazo de doce meses a contar de la Fecha Efectiva del Plan. En el momento en que los tenedores de una cantidad total de Bonos Convertibles Clase I igual al 50% hayan optado por convertir, entonces se procederá a la conversión automática del remanente de los Bonos Convertibles Clase I de forma simultánea. Las cantidades asignadas de los Bonos Convertibles Clase I no utilizado, se distribuyó a las partes soportantes de los Bonos Convertibles Clase I de acuerdo con el respectivo Acuerdo de Soporte.

- El período de elección de los Bonos Convertibles Clase G y los Bonos Convertibles Clase I por parte de los acreedores en el Procedimiento Capítulo 11, finalizó el 6 de octubre de 2022.
- Los acreedores valistas que eligieron recibir Bonos Convertibles Clase G o Bonos Convertibles Clase I tenían derecho a recibir una distribución en efectivo por única vez por un monto total de aproximadamente US\$ 175 millones, distribuida entre los acreedores valistas que optaron por recibir Bonos Convertibles Clase G y I.

- Los Bonos Convertibles Clases H e I se entregaron, total o parcialmente, como contraprestación a una contribución de dinero por un monto total de aproximadamente MMUS\$ 4.640 respaldados en su totalidad por las partes del RSA.
- En lugar de recibir Bonos Convertibles Clase G o Bonos Convertibles Clase I (y la distribución en efectivo por única vez antes mencionada), a los acreedores valistas se les brindó la alternativa de optar por recibir Bonos Locales emitidos por LATAM. Como se establece en el Plan y con base en las elecciones realizadas por los acreedores valistas, dichos bonos fueron emitidos por un monto de UF 3.818.042 (equivale aproximadamente a US\$ 130 millones a la fecha de su emisión).

De conformidad con el Plan y los Acuerdos de Soporte, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo una nueva línea de crédito rotativa de hasta US\$ 500 millones y aproximadamente una nueva deuda por MMUS\$ 2.250 mediante el financiamiento de salida (nuevo préstamo a plazo y nuevos bonos).

El 2 de septiembre de 2022, se inscribieron en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (la "CMF") los Bonos Convertibles Clases G, H y I y de las acciones contempladas en el Plan. La CMF aprobó los Bonos Locales el 5 de septiembre de 2022. Los Deudores establecieron el 12 de septiembre de 2022 como fecha de registro con respecto a los acreedores con derecho a participar en los Bonos Convertibles Clase G y los Bonos Convertibles Clase I, e iniciaron la oferta de los Bonos Convertibles a los titulares de créditos el mismo día.

Al 31 de diciembre de 2022, el 94,14% de los Bonos Convertibles Clase G, el 99,997% de los Bonos Convertibles Clase H y el 99,999% de los Bonos Convertibles Clase I se habían convertido a capital, respectivamente.

El 17 de noviembre de 2022, los Deudores Reorganizados presentaron una moción para consolidar la administración de ciertos asuntos pendientes, incluida la conciliación de reclamaciones que aún no han sido permitidas o rechazadas, en el caso principal del Capítulo 11 de LATAM Matriz y para la emisión de un decreto final de cierre del Procedimiento Capítulo 11 de las filiales deudoras de LATAM Matriz. El Bankruptcy Court emitió una orden el 14 de diciembre de 2022 concediendo la moción para consolidar la administración de los asuntos restantes en el caso principal del Capítulo 11 de LATAM Matriz. Como resultado, los expedientes de las 37 filiales deudoras de LATAM Matriz se marcaron como "cerrados" el 23 de diciembre de 2022.

Hitos del Capítulo 11 durante el periodo que cubren estos estados financieros consolidados

Aceptación, enmiendas y rechazo de Contratos Ejecutivos ("Executory Contracts") y Arrendamientos

Antes de la Fecha Efectiva, de conformidad con el Bankruptcy Code y las Reglas de Quiebra ("Federal Rules of Bankruptcy Procedure"), los Deudores estaban autorizados a asumir, ceder o rechazar ciertos Contratos Ejecutivos y arrendamientos no vencidos. En ausencia de ciertas excepciones, el rechazo de un Contrato Ejecutivo o un arrendamiento no vencido generalmente se trata como incumplimiento de pre-petición, lo que da derecho a la contraparte del contrato a presentar un reclamo general no garantizado (valista) contra los Deudores y al mismo tiempo exime a los Deudores de sus obligaciones futuras en virtud del contrato o arrendamiento. Además, la suposición de los Deudores de un Contrato Ejecutivo o arrendamiento no vencido generalmente requeriría que los Deudores satisfagan ciertos montos de pre-petición adeudados y propios en virtud de dicho contrato o arrendamiento (ver Nota 16(f)).

Otras presentaciones claves

El 16 de junio de 2021, el Comité de Acreedores presentó dos mociones en busca de legitimación para procesar ciertos créditos en nombre de los Deudores contra Delta Airlines, Inc. (la "Moción Delta") y Qatar Airways O.C.S.C. (la "Moción de Qatar") y, junto con la Moción Delta, (las "Mociones Permanentes"), a las que se opusieron determinadas partes. En relación con la negociación de RSA, el Plan prevé la liquidación total y la liberación de Qatar y Delta de todas las reclamaciones potenciales descritas en las Mociones Permanentes a partir de la Fecha Efectiva del Plan. Dado que el Plan entró en vigencia el 3 de noviembre de 2022, dichos reclamos han sido liberados.

Declaraciones y Anexos

El 8 de septiembre de 2020, cada uno de los Deudores presentó Anexos de Activos y Pasivos ("Anexos") y Estados de Asuntos Financieros ("Declaraciones") que describían las circunstancias financieras de los Deudores a la fecha de su respectiva petición. El 13 de agosto de 2021 y el 3 de diciembre de 2021, ciertos Deudores presentaron Anexos enmendados que complementaron y enmendaron los Anexos iniciales.

Desde la Fecha de la Petición hasta Fecha Efectiva del Plan, la Compañía también estaba obligada a presentar "Monthly Operating Reports" (MORs), para dar cuenta de la recepción, administración y disposición de la propiedad durante la tramitación del Procedimiento Capítulo 11. Después de la Fecha Efectiva, la Compañía deberá presentar un "Informe posterior a la confirmación" (*Post-confirmation Report* "PCR") más simplificado cada trimestre calendario hasta que se cierre el Procedimiento Capítulo 11 de LATAM Matriz.

Si bien los Deudores Reorganizados estiman que estos documentos brindan la información requerida bajo el Bankruptcy Code u órdenes de la Bankruptcy Court, la misma no ha sido auditada y es preparada en un formato diferente de los Estados financieros consolidados preparados históricamente por LATAM de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Por ejemplo, cierta parte de la información contenida en las Declaraciones y Anexos puede prepararse sin consolidar. En consecuencia, los Deudores Reorganizados creen que la sustancia y el formato de estos no permiten una comparación significativa con sus estados financieros consolidados presentados regularmente. Además, la información presentada ante el Bankruptcy Court no está preparada con el propósito de proporcionar una base para una decisión de inversión relacionada con los valores de los Deudores Reorganizados, o reclamos contra los Deudores Reorganizados, o para comparación con otra información financiera requerida para ser reportada bajo las leyes aplicables a los Deudores Reorganizados.

Teniendo presente que el 3 de noviembre de 2022 se produjo la Fecha Efectiva del plan de reorganización aprobado y confirmado en el procedimiento principal, el 10 de noviembre de 2022, el representante del procedimiento extranjero presentó ante el tribunal su último reporte mensual conforme al Protocolo de Comunicaciones Transfronterizas.

Transacciones entre partes relacionadas

El 10 de enero de 2022, el Comité presentó una objeción con respecto a un crédito intercompañía presentado por LATAM Finance Ltd. contra Peuco Finance Ltd. El Bankruptcy Court celebró una audiencia sobre la objeción el 10 de marzo de 2022. Audiencia posterior los escritos fueron presentados por las partes el 17 de marzo de 2022 y los alegatos finales se realizaron el 18 de marzo de 2022. El 29 de abril de 2022, el Tribunal emitió una decisión y una orden anulando la objeción (la “Decisión del Crédito Intercompañía”). El 13 de mayo de 2022, el Comité apeló la Decisión del Crédito Intercompañía ante el Tribunal de Distrito. El 26 de mayo de 2022, el Tribunal de Distrito concedió una moción conjunta de los Deudores y el Comité para suspender dicha apelación hasta la Fecha Efectiva del Plan. Después de la Fecha Efectiva, el Comité intentó desestimar la apelación y el Tribunal de Distrito emitió una orden de desestimación de la apelación el 7 de noviembre de 2022.

Financiamiento del deudor en posesión

Como se informó anteriormente, el 10 de junio de 2022, los Deudores celebraron cartas de compromiso de financiamiento (las “Cartas de Compromiso de Financiamiento de Salida”) que brindan compromisos de varios prestamistas por (i) un financiamiento a plazo de deudor en posesión junior de aproximadamente US\$ 1.170 millones (el “Financiamiento DIP Junior”); (ii) una línea de crédito rotativa (*DIP-to-Exit Revolving Facility*) de US\$500 millones (la “Línea de Crédito Rotativa”), (iii) Préstamo a plazo (*DIP-to-Exit Term B Loan Facility*) de US\$750 millones (el “Préstamo a Plazo B”; y juntos con la Línea de Crédito Rotativa, las “Líneas de Crédito”), (iv) un crédito puente de US\$750 millones (el “Crédito Puente a Bonos 5A”) y (v) un crédito puente de US\$750 millones (el “Crédito Puente a Bonos 7A” y junto con el Crédito Puente a Bonos 5A, y las “Líneas de Crédito, los Financiamientos de Salida”). De acuerdo con los términos de las Cartas de Compromiso de Financiamiento de Salida, los montos comprometidos bajo el Préstamo a Plazo B y los créditos puente podrían reasignarse entre dichos créditos. Los Financiamientos de Salida fueron estructurados para permanecer vigentes después de la salida de los Deudores Reorganizados del Procedimiento Capítulo 11, sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones (la “Fecha de Conversión”).

En el contexto de la salida de la Compañía del Capítulo 11, el 12 de octubre, el Contrato de Financiamiento DIP Refundido y Modificado fue pagado en su totalidad. El repago se ha realizado en su totalidad con los fondos provenientes de(i) un Financiamiento DIP Junior de aproximadamente US\$ 1.146 millones; (ii) una Línea de Crédito Rotativa de US\$500 millones; (iii) un Préstamo a Plazo B de US\$750 millones; (iv) un Crédito Puente a Bonos 5 años de US\$750 millones (v) un Crédito Puente a Bonos 7 años de US\$750 millones.

Con fecha 18 de octubre de 2022, los Créditos Puente fueron parcialmente repagados por: i) una emisión de bonos exenta de registro en virtud del U.S. Securities Act de 1933, según sea modificado (la “Ley de Valores”), de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2027 (los “Bonos a 5 Años”), por un monto total de capital de US\$450 millones y ii) una emisión de bonos exenta de registro bajo la Ley de Valores de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2029 (los “Bonos a 7 Años”), por un monto total de capital de US\$700 millones.

Adicionalmente, con fecha 3 de noviembre, se finalizó el repago de los Créditos Puente y el DIP junior con los ingresos del Financiamiento de Salida que estaba compuesto por: US\$ 450 millones en bonos senior garantizadas con vencimiento en 2027, US\$ 700 millones en bonos senior garantizadas con vencimiento en 2029 y un préstamo incremental del “Préstamo a Plazo B” por US\$350 millones.

Establecimiento de Fechas límite (“Bar Dates”) y Conciliación de Reclamaciones

El 24 de septiembre de 2020, el Bankruptcy Court emitió una Orden de Fecha Límite (“*Bar Date Order*”) que establece el 18 de diciembre de 2020 como la Fecha Límite General (“*General Bar Date*”) en la cual las personas o entidades (que no sean unidades gubernamentales) que crean tener cualquier reclamo (aparte de ciertos reclamos por daños que surjan del rechazo de contratos pendientes de ejecución o arrendamientos no vencidos) contra cualquier Deudor que surja antes de la Fecha de Petición, según corresponda a cada Deudor, debe haber presentado documentación escrita de dichos reclamos, denominadas las Pruebas de Reclamo (“*Proof of Claim*”). El 17 de diciembre de 2020, la Corte emitió una orden que establecía como Fecha límite adicional (“*Supplemental Bar Date*”) el 5 de febrero de 2021, para ciertos reclamantes no estadounidenses que no estén sujetos a la Fecha límite general. Cualquier persona o entidad que no presente oportunamente su Prueba de Reclamo antes de la Fecha límite adicional tendrá prohibido para siempre hacer valer su reclamación y no recibirá ninguna distribución realizada como parte del plan final de reorganización. En la Fecha Efectiva, los Deudores Reorganizados establecieron el 3 de diciembre de 2022 como la fecha límite (la “Fecha Límite de Gastos Administrativos”) en la cual las personas o entidades (que no sean las exentas conforme al Plan) deben presentar una Prueba de Reclamo que establezca su reclamo contra el Deudores Reorganizados por costos y gastos de administración de los procedimientos del Capítulo 11.

Tras el cierre de la Fecha límite general, la Fecha Límite Adicional y la Fecha Límite de Gastos Administrativos, los Deudores Reorganizados han continuado el proceso de conciliar aproximadamente 6.575 reclamaciones presentadas. Al 31 de diciembre de 2022, los Deudores Reorganizados han objetado o han resuelto mediante desistimientos, estipulaciones y órdenes judiciales aproximadamente 5.030 reclamaciones con un valor total de aproximadamente MMUS\$ 163,5. A medida que los Deudores Reorganizados continúan conciliando las reclamaciones contra los libros y registros de la Compañía, objetarán y disputerán las reclamaciones que determinen que no son válidas o declaradas en la cantidad adecuada y resolverán otras disputas de reclamaciones dentro y fuera del Bankruptcy Court.

Un reclamo se registra como un pasivo cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado, es probable que se requiera una salida de recursos para liquidar la obligación y se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación. Bajo el Plan, se procesarán otros 1.352 reclamos de litigios. Al 31 de diciembre de 2022, aproximadamente 64 de las reclamaciones interpuestas contra los Deudores aún están siendo conciliadas con un valor total estimado de aproximadamente US\$ 354,7 millones.

2.2. Bases de 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.

2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de las Propiedades, plantas y equipos están registrados, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico, re-expresados por inflación cuando corresponda, menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro.

Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de las aeronaves, son activados por la Sociedad bajo Construcciones en curso hasta la recepción de las mismas.

Los costos posteriores (reemplazo de componentes, mejoras, ampliaciones, etc.) se incluyen en el valor del activo inicial o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos de Propiedades, plantas y equipos, vayan a fluir a la Sociedad y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente. El resto de las reparaciones y mantenciones se cargan a resultado cuando se incurren.

La depreciación de las Propiedades, plantas y equipos se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Este cargo se reconoce en los rubros de “Costo de venta” y “Gastos de administración”.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Las vidas útiles se detallan en Nota 16 (d).

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

Las pérdidas y ganancias por la venta de las Propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando la contraprestación con el valor en libros y se incluyen en el Estado de resultados consolidado por función.

2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

(a) Slots aeroportuarios y Loyalty program

Los Slots aeroportuarios y el Programa de coalición y fidelización (Loyalty program) corresponden a activos intangibles de vida útil indefinida y son sometidos anualmente a pruebas de deterioro como parte integral de la UGE Transporte Aéreo.

Los Slots aeroportuarios corresponden a una autorización administrativa para la realización de operaciones de llegada y salida de aeronaves, en un aeropuerto específico, dentro de un período de tiempo determinado.

El Loyalty program corresponde al sistema de acumulación y canje de puntos que forma parte TAM Linhas Aereas S.A.

Los Slots aeroportuarios y Loyalty program fueron reconocidos a valor justo bajo NIIF 3, como consecuencia de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales.

(b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 10 años.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

(c) Marcas

Las Marcas fueron adquiridas en la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales y, reconocidas a su valor justo bajo NIIF 3. La Sociedad ha definido una vida útil de cinco años, período en el cual el valor de las marcas será amortizado (ver Nota 15).

2.6. Costos por intereses

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo apto se capitalizan durante el período de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se reconocen en el estado de resultados consolidado en el momento en que se devengan.

2.7. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor o si existen indicios de deterioro, como parte integral de la UGE Transporte aéreo. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables en buena medida independientes de otros. Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones si existen indicadores de reverso de pérdidas. Las pérdidas por deterioro se reconocen en el estado de resultados consolidados en la línea "Otras ganancias (pérdidas)".

2.8. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: a valor razonable (ya sea a través de otro resultado integral, o a través del estado de resultados), y a costo amortizado. La clasificación depende del modelo de negocio de la entidad para administrar los activos financieros y los términos contractuales de los flujos de efectivo.

El grupo reclasifica inversiones de deuda cuando, y sólo cuando, cambia su modelo de negocio para administrar esos activos.

En el reconocimiento inicial, la Sociedad mide un activo financiero a su valor razonable más, en el caso de un activo financiero clasificado a costo amortizado, los costos de transacción que son directamente atribuibles a la adquisición del activo financiero. Los costos de transacción de los activos financieros contabilizados a valor razonable con cambios en resultados se contabilizan como gastos en el estado de resultados.

(a) Instrumentos de deuda

La medición posterior de los instrumentos de deuda depende del modelo de negocio del grupo para administrar el activo y las características de flujo de efectivo del activo. La Sociedad tiene dos categorías de medición para clasificar sus instrumentos de deuda:

Costo amortizado: los activos que se mantienen para el cobro de flujos de efectivo contractuales donde esos flujos de efectivo representan únicamente pagos de capital e intereses se miden al costo amortizado. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide al costo amortizado y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en resultados cuando el activo se da de baja o se deteriora. Los ingresos por intereses de estos activos financieros se incluyen en los ingresos financieros utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

Valor razonable a través de resultados: los activos que no cumplen con los criterios de costo amortizado o valor razonable con cambios en otros resultados integrales se miden al valor razonable con cambios en resultados. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide a valor razonable con cambios en resultados y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en utilidad o pérdida y se presenta neta en el estado de resultados dentro de otras ganancias / (pérdidas) en el período o ejercicio en que surge.

(b) Instrumentos de patrimonio

Los cambios en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen en "Otras ganancias / (pérdidas)" en el estado de resultados según corresponda.

La Sociedad evalúa con anticipación las pérdidas crediticias esperadas asociadas con sus instrumentos de deuda contabilizados a costo amortizado. La metodología de deterioro aplicada depende de si ha habido un aumento significativo en el riesgo de crédito.

2.9. Instrumentos financieros derivados y derivados implícitos.

Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Inicialmente los derivados se reconocen al valor razonable en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor razonable. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo.

La Sociedad designa determinados derivados como:

- (a) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (b) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación económica entre las partidas cubiertas existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Sociedad también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor razonable total de los derivados de cobertura se clasifica como Otros activos o pasivos financieros no corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como Otros activos o pasivos financieros corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es igual o inferior a 12 meses. Los derivados no registrados como de cobertura se clasifican como Otros activos o pasivos financieros.

(a) Cobertura de flujos de efectivo

La parte efectiva de cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en Otros resultados integrales. La 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 ejercicios en que la partida protegida impacta resultados, cuando estos montos corresponden a derivados de cobertura de partidas altamente probable que den origen a activos o pasivos no financieros, en cuyo caso, son registrados como parte del activo o pasivo no financieros.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en el Otros Resultados Integrales, se reclasifican a resultados a la 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)".

Derivados implícitos

La Sociedad evalúa la existencia de derivados implícitos en contratos de instrumentos financieros para determinar si sus características y riesgos están estrechamente relacionados con el contrato principal siempre que el conjunto no esté contabilizado a valor justo. En caso de no estar estrechamente relacionados, son registrados separadamente contabilizando las variaciones de valor en la cuenta de resultados consolidados. A la fecha, LATAM Airlines Group S.A. ha determinado que no existen derivados implícitos en sus contratos.

2.10. Inventarios

Los Inventarios se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

2.11. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales 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.

2.12. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de alta liquidez y bajo riesgo de pérdida de valor.

2.13. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los flujos obtenidos por la colocación de acciones.

2.14. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado.

2.15. Préstamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal.

Bonos convertibles

Los componentes de los bonos convertibles emitidos por LATAM se clasifican por separado como pasivos financieros y patrimonio de acuerdo con la esencia de los acuerdos contractuales y las definiciones de pasivo financiero e instrumento de patrimonio.

A la fecha de emisión, el valor razonable del componente de pasivo se estima utilizando la tasa de interés vigente en el mercado para instrumentos similares no convertibles. Este monto se registra como un pasivo sobre la base del costo amortizado utilizando el método de interés efectivo hasta que se extingue en el momento de la conversión o en la fecha de vencimiento del instrumento. La opción de conversión clasificada como patrimonio se determina deduciendo el importe del componente de pasivo del valor razonable del instrumento compuesto en su conjunto. Este se reconoce e incluye en Otras participaciones en el patrimonio, neto de los efectos del impuesto a las ganancias y no se vuelve a medir posteriormente. Además, la opción de conversión clasificada dentro del patrimonio permanecerá en Otras participaciones en el patrimonio hasta que se ejerza la opción de conversión, en cuyo caso, el saldo registrado en otras reservas se transferirá al capital. En caso de que la opción de conversión permanezca sin ejercerse a la fecha de vencimiento del bono convertible, el saldo reconocido en Otras participaciones en el patrimonio se transferirá al resultado acumulado. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en resultados hasta al momento de la conversión o del vencimiento de la opción de conversión.

Los costos de transacción que se relacionan con la emisión de los bonos convertibles se asignan a los componentes de pasivo y patrimonio en proporción a la asignación de los ingresos brutos. Los costos de transacción relacionados con el componente de patrimonio se cargan directamente al patrimonio.

2.16. Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuesto del 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.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si, y solo si:

- (a) existe un derecho legalmente exigible de compensar activos y pasivos por impuestos corrientes, y
- (b) los activos y pasivos por impuestos diferidos se relacionan con impuestos a las ganancias exigidos por la misma autoridad fiscal sobre: (i) la misma entidad imponible, o (ii) diferentes sujetos pasivos que tengan la intención de liquidar activos y pasivos por impuestos corrientes por el importe neto, o realizar los activos y liquidar los pasivos simultáneamente, en cada período futuro en el que se espere liquidar importes significativos de activos o pasivos por impuestos diferidos o recuperado.

2.17. Beneficios a los empleados

- (a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal en base devengada.

- (b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados en base a las acciones de la Sociedad, se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2: Pagos basados en acciones; para los planes 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.

2.18. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado;
- (ii) Es probable que vaya a requerir el pago para liquidar la obligación; y
- (iii) Se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación.

2.19. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes

(a) Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce la venta por el servicio de transporte como un Pasivo por ingreso diferido, el cual es reconocido como ingreso cuando el servicio de transporte ha sido prestado o caducado. En el caso de los servicios de transporte aéreo vendidos por la Sociedad y que serán realizados por otras aerolíneas, el pasivo es disminuido cuando los mismos son remitidos a dichas aerolíneas. La Sociedad revisa periódicamente si es necesario realizar algún ajuste al Pasivo por ingreso diferido, relacionados principalmente con devoluciones, cambios, entre otros.

Compensaciones otorgadas a los clientes por cambios en los niveles de servicios o facturación de servicios adicionales como por ejemplo equipaje adicional, cambio de asiento, entre otros, son considerados modificaciones del contrato inicial, por lo tanto, son diferidos hasta la prestación del servicio correspondiente.

(b) Caducidad de pasajes aéreos

La Sociedad estima mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los mismos. Los pasajes aéreos sin cláusula de devolución son caducados en la fecha del vuelo en caso que el pasajero no se presente.

(c) Costos asociados al contrato

Los costos relacionados con la venta de pasajes aéreos son activados y diferidos hasta el momento de la prestación del servicio correspondiente. Estos activos se incluyen en el rubro "Otros activos no financieros corrientes" en el Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado.

(d) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LATAM Pass y LATAM Pass Brasil, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de millas o puntos.

Estos programas otorgan la posibilidad a sus pasajeros frecuentes de acumular millas o puntos LATAMPASS, los cuales entregan el derecho a una selección de premios tanto aéreos como no aéreos. De forma adicional la Sociedad vende las mencionadas millas o puntos LATAMPASS a socios comerciales o financieros a través de alianzas que facultan a dichos socios a otorgar millas o puntos a sus clientes.

Para reflejar las millas o puntos acumulados por cada uno de los clientes se deben distinguir los dos principales orígenes de acreditación del programa: (1) puntos otorgados directamente por LATAM Airlines y (2) millas o puntos otorgados a través de un socio comercial o financiero.

(1) Millas o puntos otorgados directamente por LATAM Airlines.

En este caso las millas o puntos se otorgan a los clientes en el momento en que la compañía realiza el vuelo.

Para valorizar los puntos acreditados directamente por la compañía, se determina el monto cuantitativo que faculta la milla o punto respecto al valor de un ticket aéreo si se pagara en efectivo. Como consecuencia se obtiene un valor de equivalencia entre una milla o punto y un ticket, lo que se denomina Equivalent Ticket Value (ETV). Nuestro ETV estimado es ajustado por las millas o puntos que probablemente nunca sean canjeados.

El saldo de las millas y puntos que están pendientes de canjear forman parte de los Ingresos diferidos.

(2) Millas o puntos otorgados a través de un socio comercial o financiero.

Para valorizar las millas o puntos acreditados a través de los socios comerciales o financieros, se estima el valor por separado de las obligaciones de desempeño de LATAM con el cliente. Para calcular dichas obligaciones de desempeño, se deben considerar diferentes componentes que agregan valor en el contrato comercial, como el marketing, la publicidad y otros beneficios, y finalmente el valor de los puntos otorgados a los clientes en base a nuestro ETV. El valor de cada uno de estos componentes es finalmente alocado en proporción a sus precios relativos. Las

obligaciones de desempeño asociadas con la valorización de los puntos o millas acreditados pasa a formar parte de los Ingresos diferidos, y las obligaciones de desempeño asociadas a los otros conceptos son reconocidas en el resultado del ejercicio en la medida que dichas obligaciones se cumplen lo que coinciden con el momento en que las millas o puntos son acreditadas.

Cuando las millas y puntos son canjeados por productos y servicios distintos a los servicios prestados por la Sociedad el ingreso es reconocido inmediatamente, cuando el canje es efectuado por pasajes aéreos de alguna línea aérea de LATAM Airlines Group S.A. y filiales, el ingreso es diferido hasta la prestación del servicio de transporte.

Las millas y puntos que la Sociedad estima no serán canjeadas se reconocen en los resultados en función del patrón de consumo de las millas o puntos efectivamente canjeados por los clientes. La Sociedad utiliza modelos estadísticos para estimar la probabilidad de canje la cual se basa en patrones históricos y proyecciones.

(e) Ingresos por dividendos

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

2.20. Arrendamientos

La Sociedad reconoce los contratos que cumplen con la definición de arrendamiento, como un activo de derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo subyacente se encuentre disponible para su uso.

Los activos por derecho de uso se miden a su costo incluyendo lo siguiente:

- El importe de la medición inicial del pasivo por arrendamiento;
- Pagos de arrendamientos anticipados;
- Costos directos iniciales, y
- Los costos de restauración.

Los activos por derecho de uso son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en "Propiedades, plantas y equipos".

Los pasivos por arrendamiento incluyen el valor presente neto de los siguientes pagos:

- Pagos fijos en esencia
- Pagos de arrendamiento variable basados en un índice o una tasa;
- Precio de ejercicio de las opciones de compra, cuyo ejercicio sea razonablemente seguro.

LATAM utiliza la tasa de interés implícita del contrato de arrendamiento, si esa tasa se puede determinar fácilmente. Esta es la tasa de interés que se calcula del valor presente de (a) pagos de arrendamiento y (b) el valor residual no garantizado (i) el valor razonable del activo subyacente y (ii) cualquier costo directo inicial del arrendador.

LATAM utiliza su tasa incremental de endeudamiento en caso de que la tasa de interés implícita en el arrendamiento no se pueda determinar fácilmente

Los pasivos por arrendamiento son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en "Otros pasivos financieros, corriente o no corriente".

Los intereses devengados por los pasivos financieros son reconocidos en el Estado resultado consolidado por función en "Costos financieros".

La cuota de capital y los intereses pagados son reconocidos en el Estado de flujos de efectivo consolidado como "Pagos de pasivos por arrendamientos" e "Intereses pagados" en el Flujo de actividades de financiación.

Los pagos asociados a los arrendamientos de corto plazo sin opciones de compra y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen en forma lineal en el Estado de resultados consolidado por función, al momento de su devengo. Estos pagos se presentan en el Flujo de actividades de la operación.

La Sociedad analiza los acuerdos de financiamiento de aeronaves revisando principalmente características tales como:

- a) que la Sociedad inicialmente adquirió la aeronave o tomó una parte importante en el proceso de adquisición directo con los fabricantes,
- b) debido a las condiciones contractuales, es prácticamente cierto la sociedad ejecutará la opción de compra de la aeronave al final del plazo de arrendamiento.

Dado que estos acuerdos de financiamiento son "sustancialmente compras" y no arrendamientos, el pasivo relacionado se considera como una deuda financiera clasificada según la NIIF 9 y presentada dentro los "Otros pasivos financieros" (descrito en nota 18). Por otra parte, las aeronaves se presentan en Propiedad, Plantas y Equipos, como se describe en la Nota 16, como "aeronaves propias".

El Grupo califica como transacciones de venta y arrendamiento, operaciones que conducen a una venta según la NIIF 15. Más específicamente, una venta se considera como tal si no hay una opción de compra de los bienes al final del plazo del arrendamiento.

Si la venta por el vendedor-arrendatario se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se da de baja el activo subyacente, y se reconoce un activo por derecho de uso igual a la porción retenida proporcionalmente del importe del activo.

Si la venta por el vendedor-arrendatario no se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se mantienen los bienes transferidos en los estados financieros y se reconoce un pasivo financiero igual al precio de venta (recibido del comprador-arrendador).

La Sociedad ha aplicado la solución práctica permitida por la NIIF 16 para aquellos contratos que cumplen los requisitos establecidos y que permite que un arrendatario puede elegir no evaluar si las concesiones que obtiene derivadas del COVID-19 son una modificación del arrendamiento.

2.21. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los Activos no corrientes o grupos de enajenación clasificados como activos mantenidos para la venta, se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta.

2.22. Mantenimiento

Los costos incurridos en el mantenimiento mayor programado de fuselaje y motores de aeronaves, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención. La tasa de depreciación es determinada sobre bases técnicas, de acuerdo a la utilización de las aeronaves expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

En el caso de las aeronaves incluidas en Propiedades, plantas y equipos, estos costos de mantenimiento son capitalizados como Propiedades, plantas y equipos, mientras que, en el caso de aeronaves incluidas como Activos por derecho de uso, se reconoce un pasivo que se devenga en función de la utilización de los principales componentes, ya que existe la obligación contractual con el arrendador de devolver la aeronave en condiciones acordadas de niveles de mantenimiento. Estos costos son reconocidos en el “Costo de ventas”.

Adicionalmente, algunos contratos que cumplen con la definición de arrendamiento establecen la obligación del arrendatario de realizar depósitos al arrendador a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento y condiciones de devolución. Estos depósitos, frecuentemente llamados reservas de mantenimiento, se acumulan hasta que se efectúe un mantenimiento mayor, una vez realizado, se solicita su recupero al arrendador. Al final del período del contrato, se realiza un balance entre las reservas pagadas y las condiciones acordadas de niveles de mantenimiento en la entrega, compensándose las partes si corresponde.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

2.23. Medioambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurren.

NOTA 3 - GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

3.1. Factores de riesgo financiero

La Sociedad está expuesta a los siguientes riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión de riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio (FX) y (iii) riesgo de tasa de interés.

La Sociedad ha desarrollado políticas y procedimientos para gestionar el riesgo de mercado, que tienen como objetivo identificar, cuantificar, monitorear y mitigar los efectos adversos de los cambios en los factores de mercado antes mencionados.

Para lo anterior, la Administración monitorea la evolución de los niveles de precios del combustible, tipos de cambio y tasas de interés, cuantifica las exposiciones y su riesgo, y desarrolla y ejecuta estrategias de cobertura.

(i) Riesgo de precio del combustible

Exposición:

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Mitigación:

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los que tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Resultados Cobertura Fuel:

Durante el periodo terminado al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 18,8 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio. Durante el periodo terminado al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad reconoció ganancias por US\$10,1 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2022, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 12,6 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2021, este valor de mercado era de US\$ 17,6 millones (positivo).

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos periodos:

Posiciones al 31 de diciembre de 2022 (*)	Vencimientos				
	Q123	Q223	Q323	Q423	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	24%	24%	15%	5%	17%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Posiciones al 31 de diciembre de 2021 (*)	Vencimientos				
	Q122	Q222	Q322	Q422	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	25%	30%	17%	14%	21%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Sensibilización:

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, afecta negativamente, en algunos casos, a las posiciones de derivados contratadas. Por lo mismo, la política es mantener un porcentaje libre de coberturas de forma de ser competitivos en caso de una caída en los precios.

Las posiciones de cobertura vigentes son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad.

En las siguientes tablas se muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia del subyacente al cierre de diciembre del año 2022 y al cierre de diciembre del año 2021. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del cuarto trimestre del año 2023.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2022	Posición al 31 de diciembre de 2021
	efectos en patrimonio (MMUS\$)	efectos en patrimonio (MMUS\$)
+5	+2,2	+2,7
-5	-2,3	-3,3

Dada la estructura de cobertura de combustible para el año 2022, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 123 millones de menor costo de combustible. Para igual periodo, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de US\$ 122,1 millones de mayor costo de combustible.

(ii) Riesgo de tipo de cambio:

Exposición:

La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio transaccional y de conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

Una de las mayores exposiciones operacionales al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

En menor concentración, la Sociedad también se encuentra expuesta a la fluctuación de otras monedas, tales como: euro, libra esterlina, dólar australiano, peso colombiano, peso chileno, peso argentino, guaraní paraguayo, peso mexicano, nuevo sol peruano y dólar neozelandés.

Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados de cobertura o no cobertura o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Resultado Cobertura FX:

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 5.2 millones por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas en los ingresos de venta del ejercicio. Al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no reconoció ganancias ni pérdidas por concepto de derivados de cobertura de FX.

Al 31 de diciembre de 2022, el valor de mercado de las posiciones de derivados de FX de cobertura es de US\$ 0.2 millones (positivo). Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad mantiene derivados de FX de cobertura vigentes por MMUS\$ 108. Al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía derivados de FX de cobertura vigentes.

Durante el periodo terminado al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 1.8 millones por concepto de derivados de no cobertura de FX neto de primas. Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad no mantiene derivados de FX de no cobertura vigentes. Al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no reconoció ganancias ni pérdidas por concepto de derivados de no cobertura de FX.

Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$, afecta negativamente a los flujos operacionales de la Sociedad, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.

En la siguiente tabla se muestra la sensibilización de los instrumentos derivados FX de cobertura vigentes de acuerdo a cambios razonables en el tipo de cambio y su efecto en Patrimonio.

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto en Patrimonio al 31 de diciembre de 2022 MMU\$	Efecto en Patrimonio al 31 de diciembre de 2021 MMU\$
-10%	-2.9	-
+10%	+3.0	-

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad no mantiene derivados swaps de monedas. Al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía derivados swaps de monedas.

Impacto de la variación del Tipo de cambio en el Estado de Resultado Consolidado (Diferencia de Cambio)

En el caso de TAM S.A, cuya moneda funcional es el real brasileño, gran parte de sus pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Por lo tanto, al convertir activos y pasivos financieros, de dólar a reales, tienen un impacto en el resultado de TAM S.A., que es consolidada en el Estado de Resultados de la Sociedad.

Con el objetivo de reducir el impacto en el resultado de la Sociedad causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, la Sociedad ejecuta operaciones internas para disminuir la exposición neta en US\$ para TAM S.A.

La siguiente tabla muestra el impacto que la diferencia de cambio tiene en el estado de resultados consolidado al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) De R\$/US\$	Efecto en Estado de resultados al 31 de diciembre de 2022 (MMU\$)	Efecto en Estado de resultados al 31 de diciembre de 2021 (MMU\$)
-10%	+70.7	+51.9
+10%	-70.7	-51.9

Impacto de la variación del Tipo de Cambio en el Patrimonio, producto de la conversión de los estados financieros de las filiales (Diferencia de Conversión)

Debido a que la moneda funcional de TAM S.A. y Filiales es el real brasileño, la Sociedad presenta efectos por la variación del tipo de cambio en los Otros resultados integrales (Diferencia de Conversión) al convertir el Estado de situación financiera y el Estado de resultados de TAM S.A. y Filiales desde su moneda funcional al dólar estadounidense, siendo esta última la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

La siguiente tabla muestra la variación en la diferencia de Conversión incluida en los Otros resultados integrales reconocidos en el Patrimonio Total al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2022 MMU\$	Efecto al 31 de diciembre de 2021 MMU\$
-10%	+98,11	+96,66
+10%	-80,28	-79,09

(iii) Riesgo de tasa de interés:

Exposición:

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa Secured Overnight Financing Rate ("SOFR"), también a la tasa London InterBank Offered Rate ("LIBOR") y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños ("CDI"). Debido a que cesará la publicación de LIBOR para junio del año 2023, la sociedad ha comenzado a migrar a la adopción de SOFR como tasa alternativa, la cual se materializará completamente con el cese de la LIBOR.

En cuanto a exposición de tasas, una porción de la deuda financiera variable de la compañía mantiene exposición a la tasa LIBOR. Sin embargo, todos estos contratos tendrán migración definitiva a tasa SOFR. Dicha migración se encuentra estipulada dentro de cada uno de los contratos de deuda financiera sujetos a la tasa LIBOR existentes.

De la deuda financiera de la compañía sujeta a tasas variables, un 31% de los contratos mantienen exposición a tasa LIBOR, y un 69% están expuestos a tasa SOFR. Todos estos contratos tendrán exposición a tasa SOFR desde mediados de 2023.

Mitigación:

Actualmente un 52% (40% al 31 de diciembre 2021) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés. De la deuda variable, la mayor parte está indexada a tasa de referencia en base a SOFR.

Para mitigar el efecto de aquellos derivados que se verán afectados por la transición de LIBOR a SOFR, la Sociedad está siguiendo las recomendaciones de las autoridades relevantes, incluyendo la Alternative Reference Rates Committee ("ARRC") e International Standard Derivatives Association ("ISDA"), en línea con las medidas generalmente adoptadas por el mercado para el reemplazo de la LIBOR en contratos de deuda y derivados.

Resultado Cobertura Tasas:

Durante el periodo terminado al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 7 millones (negativo) correspondientes al reconocimiento en resultado por primas pagadas. Al 31 de diciembre de 2022, el valor de las posiciones de derivados de tasas de interés correspondiente a arrendos operacionales para fijar las rentas de futuras llegadas de avión ascendía a US\$ 8,8 millones (positivo), al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés por este concepto.

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció una disminución en el activo por derecho de uso al momento de la liquidación de un derivado por US\$ 8.1 millones asociado a aeronaves arrendadas. Se reconoce a esta misma fecha un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por US\$ 0.1 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no reconoció ganancias ni pérdidas por este mismo concepto.

Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado a cada fecha.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2022 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2021 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)
+100 puntos base	-22,64	-46,31
-100 puntos base	+22,64	+46,31

Gran parte de los derivados de tasas vigentes son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en las tasas de interés tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva de tasas de interés, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

Aumento (disminución) de curva de tasas de interés	Posición al 31 de diciembre de 2022 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2021 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+100 puntos base	+6,9	-
-100 puntos base	-8,2	-

La hipótesis del cálculo de sensibilidad, debe asumir que las curvas forward de tasas de interés no necesariamente reflejarán el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de tasas de interés es dinámica en el tiempo.

Durante los periodos presentados, la Sociedad no ha registrado montos por ineffectividad en el estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas.

(b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando en una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos). La cartera de clientes al 31 de diciembre de 2022 aumentó al comparar con el saldo al 31 de diciembre de 2021 en un 25%, debido principalmente a un aumento en las operaciones de transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) que aumentó un 53% en sus ventas, afectando principalmente las formas de pagos tarjeta crédito 58%, y venta cash 54%. En relación al negocio de carga presentó un ligero aumento en sus operaciones de un 1% respecto a diciembre de 2021. Para el caso de los clientes

que quedaron con deuda y que la administración consideraba riesgosa, se tomaron las medidas correspondientes para considerar su pérdida crediticia esperada. La provisión al cierre de diciembre de 2022 tuvo una baja de un 17% respecto al cierre de diciembre de 2021, producto de la disminución de la cartera por recuperaciones, aplicación de castigos y por la actualización de los factores de la matriz de riesgo.

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la sociedad tiene implementado límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente para la red LATAM, cuando se ha considerado necesario, se ha procedido con el bloqueo de agencias para negocios de carga y pasajero.

(i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

(ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

Según algunos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito que tiene la Compañía, las instituciones financieras, en ciertas circunstancias, tienen el derecho de exigir que la Compañía mantenga una reserva equivalente a una parte de las ventas anticipadas de boletos que hayan sido procesadas por esa institución financiera, para las cuales la Compañía aun no haya proporcionado el

servicio de transporte aéreo. Además, las instituciones financieras tienen el derecho de requerir reservas de colateral adicional o retener pagos relacionados a cuentas por cobrar si perciben un riesgo aumentado relacionado a los covenants de liquidez de los acuerdos mencionados o si se entra en balances negativos.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Business Sales Processing (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías.

Actualmente la facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con las agencias de viaje y agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales de TAM Linhas Aéreas S.A. con las agencias de viajes). La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

(c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos suficientes para pagar sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión, junto con la necesidad de financiamiento, la Sociedad requiere de fondos líquidos, definido como Efectivo y equivalentes al efectivo más otros activos financieros de corto plazo, para cumplir con el pago de sus obligaciones.

El saldo de fondos líquidos, la generación de caja futura y la capacidad de obtención de financiamiento, entrega a la Sociedad alternativas para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

Al 31 de diciembre de 2022, el saldo de fondos líquidos es de US\$ 1.216 millones (US\$ 1.047 millones al 31 de diciembre 2021), que están invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Al 31 de diciembre de 2022, LATAM mantiene dos líneas rotativas comprometidas por un total de US\$ 1.100 millones, una por un monto de US\$ 600 millones y otra por un monto de US\$ 500 millones, las cuales se encuentran totalmente disponibles. Estas líneas están garantizadas por y sujetas a disponibilidad de colateral (i.e., aviones, motores y repuestos).

Después de la petición voluntaria de amparo bajo el Procedimiento Capítulo 11, la Compañía recibió del Bankruptcy Court autorización de financiamiento para deudores en posesión (DIP) por hasta US\$ 3.200 millones dividido en tres tramos denominados Tramo A, Tramo B y Tramo C, respectivamente (en adelante el contrato que documentó dicho financiamiento el “Contrato de Crédito DIP original”). Inicialmente, fueron comprometidos los Tramos A y C por un total de US\$ 2.450 millones, y luego, el 18 de octubre de 2021 se aprobó una propuesta para otorgar financiamiento bajo el Tramo B del DIP por un total de US\$750 millones, permitiendo así a LATAM acceder a menores costos financieros en los próximos desembolsos del financiamiento DIP.

Con fecha 8 de abril de 2022 se suscribió un texto refundido y modificado (el “Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”) del Contrato de Crédito DIP Original, el cual modificó y refundó dicho contrato y repagó las obligaciones pendientes de pago bajo el mismo (esto es, bajo sus Tramos A, B y C). El monto total del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado fue de US\$ 3.700 millones. El Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado incluyó ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con el Contrato de Crédito DIP Original; y contempló una fecha de vencimiento acorde con el calendario que LATAM preveía para emerger del Procedimiento Capítulo 11.

En el contexto de la salida de la Compañía del Capítulo 11, el 12 de Octubre, el Contrato de Financiamiento DIP Refundido y Modificado fue pagado en su totalidad. El repago se ha realizado en su totalidad con los fondos provenientes de (i) un Financiamiento DIP Junior de aproximadamente US\$ 1.146 millones; (ii) una Línea de Crédito Rotativa de US\$500 millones; (iii) un Préstamo a Plazo B de US\$750 millones; (iv) un Crédito Puente a Bonos 5 años de US\$750 millones (v) un Crédito Puente a Bonos 7 años de US\$750 millones.

Con fecha 18 de octubre de 2022, los Créditos Puente fueron parcialmente repagados por: i) una emisión de bonos exenta de registro en virtud del U.S. Securities Act de 1933, según sea modificado (la “Ley de Valores”), de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2027 (los “Bonos a 5 Años”), por un monto total de capital de US\$450 millones y ii) una emisión de bonos exenta de registro bajo la Ley de Valores de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2029 (los “Bonos a 7 Años”), por un monto total de capital de US\$700 millones.

Adicionalmente, con fecha 3 de noviembre, se finalizó el repago del saldo pendiente de los Créditos Puente y el DIP junior con los recursos obtenidos en virtud del Financiamiento de Salida. A partir de noviembre del 2022, el financiamiento de salida quedó compuesto por: (i) una Línea de Crédito Rotativa por US\$ 500 millones; (ii) un préstamo a plazo tramo B por US\$ 1.100 millones (estos es los US\$ 750 millones originales, más un préstamo incremental bajo el mismo obtenido el 3 de noviembre de 2022 por US\$ 350 millones), US\$ 450 millones en bonos senior garantizados con vencimiento en 2027 y US\$ 700 millones en bonos senior garantizados con vencimiento en 2029.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 31 de diciembre de 2022

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años				Valor MUS\$	Valor nominal MUS\$
Préstamos bancarios													
0-E	GOLDMAN SACHS	EE.UU.	US\$	32.071	122.278	323.125	1.361.595	-	1.839.069	1.100.000	Trimestral	18,46	13,38
0-E	SANTANDER	España	US\$	19.164	55.288	-	-	-	74.452	70.951	Trimestral	7,26	7,26
Obligaciones con el Público													
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	-	3.136	6.271	6.271	178.736	194.414	156.783	Al vencimiento	2,00	2,00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	-	152.531	307.625	757.625	887.250	2.105.031	1.150.000	Al vencimiento	15,00	13,38
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	-	-	6	6	3	Al vencimiento	1,00	1,00
Obligaciones garantizadas													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	6.692	14.705	39.215	39.215	138.345	238.172	184.198	Trimestral	5,76	5,76
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	3.839	13.465	45.564	43.444	75.505	181.817	141.605	Trimestral/Mensual	8,20	8,20
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US\$	394	1.171	12.119	21.111	60.857	95.652	86.612	Trimestral	2,01	1,78
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	13.091	38.914	69.916	-	-	121.921	112.388	Trimestral	6,23	6,23
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	5.769	31.478	70.890	267.615	-	375.752	275.000	Al vencimiento	8,24	8,24
Arrendamiento Financiero													
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	6.995	5.844	-	-	-	12.839	12.514	Trimestral	6,19	5,47
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	6.978	20.662	1.543	-	-	29.183	28.165	Trimestral	5,99	5,39
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	9.864	29.468	75.525	70.787	129.582	315.226	239.138	Trimestral	6,44	6,44
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	18.072	54.088	86.076	-	-	158.236	152.693	Trimestral	4,06	2,85
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	1.749	5.165	6.665	-	-	13.579	12.590	Trimestral	5,97	5,97
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US\$	3.176	9.681	137.930	193.551	157.978	502.316	446.509	Trimestral	3,58	2,79
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	5.878	17.651	47.306	50.649	145.184	266.668	182.237	Mensual	10,45	10,45
Otros préstamos													
0-E	Varios (*)	Chile	US\$	2.028	-	-	-	-	2.028	2.028	Al Vencimiento	-	-
TOTAL				135.760	575.525	1.229.770	2.811.863	1.773.443	6.526.361	4.353.414			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2022

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	Pais de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años				Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Arrendamiento Financiero													
0-E	Natixis	Francia	US\$	510	1.530	4.080	4.080	7.846	18.046	18.046	Semestral/Trimestral	7,23	7,23
Préstamos Bancarios													
0-E	MERRILL LYNCH CREDIT PRODUCTS, LLC,	Brasil	BRL	304.549	-	-	-	-	304.549	304.549	Mensual	3,95	3,95
TOTAL				<u>305.059</u>	<u>1.530</u>	<u>4.080</u>	<u>4.080</u>	<u>7.846</u>	<u>322.595</u>	<u>322.595</u>			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2022
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	Pais de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años				Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS		%	%
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	80.602	250.297	845.215	776.431	1.094.935	3.047.480	2.134.968	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	1.727	8.080	20.641	6.251	1.763	38.462	35.157	-	-	-
			CLP	20	34	69	-	-	123	111	-	-	-
			UF	574	1.568	3.007	2.515	6.273	13.937	11.703	-	-	-
			COP	76	227	301	-	-	604	518	-	-	-
			EUR	84	253	246	24	-	607	571	-	-	-
			BRL	2.064	6.192	14.851	12.491	28.625	64.223	33.425	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar (*)													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	80.557	35.542	-	-	-	116.099	116.099	-	-	-
			CLP	168.393	1.231	-	-	-	169.624	169.624	-	-	-
			BRL	370.772	5.242	-	-	-	376.014	376.014	-	-	-
			Otras monedas	583.118	3.935	-	-	-	587.053	587.053	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Argentina	US\$	5	-	-	-	-	5	5	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	US\$	7	-	-	-	-	7	7	-	-	-
	Total			1.287.999	312.601	884.330	797.712	1.131.596	4.414.238	3.465.255			
	Total consolidado			1.728.818	889.656	2.118.180	3.613.655	2.912.885	11.263.194	8.141.264			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021
 Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días MUS\$	Más de 90 días a un año MUS\$	Más de uno a tres años MUS\$	Más de tres a cinco años MUS\$	Más de cinco años MUS\$	Total Valor MUS\$	Total Valor nominal MUS\$	Tipo de amortización	Anual	
												Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos a exportadores													
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	115.350	-	-	-	-	115.350	114.000	Al Vencimiento	2,96	2,96
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.140	-	-	-	-	20.140	20.000	Al Vencimiento	4,20	4,20
0-E	HSBC	Inglaterra	US\$	12.123	-	-	-	-	12.123	12.000	Al Vencimiento	4,15	4,15
Préstamos bancarios													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	10.236	-	-	-	-	10.236	10.106	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	751	2.604	106.939	-	-	110.294	106.427	Trimestral	2,80	2,80
0-E	CITIBANK	EE.UU.	UF	60.935	-	-	-	-	60.935	60.935	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el Público													
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	UF	36.171	179.601	31.461	31.461	369.537	648.231	502.897	Al vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	184.188	104.125	884.188	856.000	-	2.028.501	1.500.000	Al vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	17.182	19.425	40.087	41.862	95.475	214.031	198.475	Trimestral	1,48	1,48
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	29.652	17.921	36.660	37.829	55.297	177.359	166.712	Trimestral	1,64	1,64
0-E	WILMINGTON TRUST COMP/	EE.UU.	US\$	933	4.990	29.851	36.337	89.263	161.374	144.358	Trimestral/Mensual	3,17	1,60
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	273.199	-	-	-	-	273.199	273.199	Al vencimiento	1,82	1,82
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	8.150	46.746	94.062	14.757	-	163.715	156.933	Trimestral	1,72	1,72
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	613.419	-	-	-	-	613.419	600.000	Al vencimiento	2,00	2,00
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	1.858.051	-	-	-	1.858.051	1.644.876	Al vencimiento	22,71	12,97
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	271	1.173	3.375	10.546	55.957	71.322	62.890	Trimestral	1,84	1,84
Arrendamiento Financiero													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	699	1.387	-	-	-	2.086	2.052	Trimestral	3,68	3,23
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	19.268	59.522	5.721	-	-	84.511	83.985	Trimestral	1,37	0,79
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	7.351	26.519	21.685	-	-	55.555	54.918	Trimestral	1,56	0,96
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	5.929	34.328	59.574	59.930	130.131	289.892	261.458	Trimestral	2,09	2,09
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	18.158	72.424	133.592	6.573	-	230.747	219.667	Trimestral	4,03	2,84
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	853	5.763	10.913	-	-	17.529	16.851	Trimestral	1,88	1,88
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	2.758	11.040	61.167	249.466	269.087	593.518	533.127	Trimestral	2,88	2,03
Otros préstamos													
0-E	Varios (*)		US\$	55.819	-	-	-	-	55.819	55.819	Al Vencimiento	-	-
TOTAL				1.493.535	2.445.619	1.519.275	1.344.761	1.064.747	7.867.937	6.801.685			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$		Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos bancarios													
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	990	-	-	-	-	990	943	Mensual	6,01	6,01
0-E	MERRIL LYNCH CREDIT PRODUCTS LLC	EE.UU.	BRL	185.833	-	-	-	-	185.833	185.833	Mensual	3,95	3,95
0-E	BRADESCO	Brasil	BRL	74.661	-	-	-	-	74.661	74.661	Mensual	4,33	4,33
Arrendamiento Financiero													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	486	2.235	4.080	11.076	-	17.877	17.326	Trimestral	2,74	2,74
0-E	GA TELESIS LLC	EE.UU.	US\$	762	2.706	4.675	4.646	5.077	17.866	10.999	Mensual	14,72	14,72
Otros préstamos													
0-E	Deutsche Bank (*)	Brasil	US\$	20.689	-	-	-	-	20.689	20.689	Al Vencimiento	-	-
TOTAL				283.421	4.941	8.755	15.722	5.077	317.916	310.451			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años				Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	694.568	469.568	767.629	811.843	778.613	3.522.221	2.883.657	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	9.859	11.820	22.433	23.365	8.651	76.128	73.615	-	-	-
			UF	1.759	982	245	76	231	3.293	2.621	-	-	-
			COP	2	7	35	-	-	44	42	-	-	-
			EUR	198	112	293	-	-	603	599	-	-	-
			PEN	4	7	97	-	-	108	103	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar (*)													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	644.743	165.085	-	-	-	809.828	809.828	-	-	-
			CLP	214.224	4.912	-	-	-	219.136	219.136	-	-	-
			BRL	365.486	5.258	-	-	-	370.744	370.744	-	-	-
			Otras monedas	542.304	3.719	-	-	-	546.023	546.023	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes y no corrientes													
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Argentina	US\$	-	5	-	-	-	5	5	-	-	-
Extranjera	Delta Airlines	EE.UU.	US\$	-	2.268	-	-	-	2.268	2.268	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	US\$	-	7	-	-	-	7	7	-	-	-
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A.	Chile	US\$	-	175.819	-	-	-	175.819	175.819	-	-	-
Extranjera	QA Investments Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	219.774	-	-	-	219.774	219.774	-	-	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	219.774	-	-	-	219.774	219.774	-	-	-
Extranjera	Lozuy S.A.	Uruguay	US\$	-	43.955	-	-	-	43.955	43.955	-	-	-
	Total			2.473.147	1.323.072	790.732	835.284	787.495	6.209.730	5.567.970			
	Total consolidado			4.250.103	3.773.632	2.318.762	2.195.767	1.857.319	14.395.583	12.680.106			

(*) Las Cuentas por pagar comerciales incluyen reclamos producto de la negociación por Capítulo 11 y están sujetos a ser liquidados de acuerdo al plan de reorganización.

La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible, tasas de interés y tipo de cambio, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras.

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad mantiene garantías por US\$ 7,5 millones correspondiente a transacciones de derivados. El aumento se debió a: i) mayor suscripción de contratos de cobertura que vencimiento de los mismos y ii) los cambios en los precios combustible, en los tipos de cambio y en las tasas de interés. Al cierre del año 2021, la Sociedad mantenía garantías por US\$ 5.5 millones correspondiente a transacciones de derivados.

3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital son: (i) cumplir con las exigencias de patrimonio mínimo y (ii) mantener una estructura de capital óptima.

La Sociedad monitorea las obligaciones contractuales y las exigencias regulatorias en los diferentes países donde las empresas del grupo están domiciliadas para asegurar el fiel cumplimiento de exigencia de patrimonio mínimo, cuyo límite más restrictivo es mantener un patrimonio líquido positivo.

Adicionalmente, la Sociedad monitorea periódicamente las proyecciones de flujo de caja de corto y largo plazo para asegurar que cuenta con suficientes alternativas de generación de caja para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

El rating crediticio internacional de la Sociedad es producto de la capacidad de cumplir con los compromisos financieros de largo plazo. Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad tiene un rating nacional de BBB- por Fitch, un rating de B- por Standard & Poor's, y un rating preliminar a la salida del proceso de Capítulo 11 de B2 con perspectiva estable por Moody's.

3.3. Estimación del valor razonable

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Contratos de instrumentos derivados de tasas de interés,
- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos derivados de moneda

2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente),
- Fondos de inversión privados

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del ejercicio utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del ejercicio.

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	Al 31 de diciembre de 2022				Al 31 de diciembre de 2021			
	Mediciones de valor justo usando valores considerados como				Mediciones de valor justo usando valores considerados como			
	Valor justo MUS\$	Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$	Valor justo MUS\$	Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$
Activos								
Efectivo y equivalentes al efectivo	95.452	95.452	-	-	26.025	26.025	-	-
Fondos mutuos corto plazo	95.452	95.452	-	-	26.025	26.025	-	-
Otros activos financieros, corriente	21.878	277	21.601	-	17.988	347	17.641	-
Valor justo derivados tasa de interés	8.816	-	8.816	-	-	-	-	-
Valor justo derivados de combustible	12.594	-	12.594	-	17.641	-	17.641	-
Valor justo derivados de moneda extranjera	191	-	191	-	-	-	-	-
Fondos de inversión privados	277	277	-	-	347	347	-	-
Pasivos								
Otros pasivos financieros, corrientes	-	-	-	-	5.671	-	5.671	-
Valor justo derivados tasa de interés	-	-	-	-	2.734	-	2.734	-
Derivado de moneda extranjera no registrado como cobertura	-	-	-	-	2.937	-	2.937	-

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

	Al 31 de diciembre de 2022		Al 31 de diciembre de 2021	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.121.223	1.121.223	1.020.810	1.020.810
Efectivo en caja	2.248	2.248	2.120	2.120
Saldos en bancos	480.566	480.566	558.078	558.078
Overnight	259.129	259.129	386.034	386.034
Depósitos a plazo	379.280	379.280	74.578	74.578
Otros activos financieros, corrientes	481.637	481.637	83.150	83.150
Otros activos financieros	481.637	481.637	83.150	83.150
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	1.008.109	1.008.109	881.770	881.770
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	19.523	19.523	724	724
Otros activos financieros, no corrientes	15.517	15.517	15.622	15.622
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.743	12.743	12.201	12.201
Otros pasivos financieros, corrientes	802.841	824.167	4.447.780	4.339.370
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.627.992	1.627.992	4.839.251	4.839.251
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	12	12	661.602	662.345
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.979.039	5.533.131	5.948.702	5.467.594
Cuentas por pagar, no corrientes	326.284	326.284	472.426	472.426

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares (Nivel II). En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del ejercicio. El valor libro de los Otros pasivos financieros, corrientes o no corrientes no incluyen los pasivos por arrendamientos.

NOTA 4 - ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

(a) Evaluación de posibles pérdidas por deterioro de activos intangibles de vida útil indefinida

La Sociedad comprueba al menos una vez al año o cuando existen indicios de deterioro, si los activos intangibles de vida útil indefinida han sufrido alguna pérdida por deterioro. Para esta evaluación la Sociedad ha determinado la existencia de una única UGE correspondiente a Transporte Aéreo.

El valor recuperable de esta unidad generadora de efectivo (UGE) ha sido determinado basado en los cálculos de valor en uso. Los principales supuestos empleados por la administración incluyen: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible. La estimación de estos supuestos exige un juicio importante de la administración, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con la planificación interna de la Sociedad. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza al menos una vez al año las estimaciones, basándose en las condiciones que afectan estas variables. Los principales supuestos utilizados, así como los análisis de sensibilidad correspondientes se presentan en Nota 15.

(b) Vida útil, valor residual y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Sociedad de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.

Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

La Sociedad ha concluido que las propiedades, plantas y equipos no pueden generar flujos en buena medida independientes de otros activos, por lo que la evaluación de deterioro se hace como parte integral de la única Unidad Generadora de Efectivo que mantiene la Sociedad, Transporte Aéreo. La Sociedad comprueba cuando existen indicios de deterioro, si los activos han sufrido alguna pérdida por deterioro a nivel de Unidad Generadora de Efectivo.

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

La administración registra los impuestos diferidos, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en los estados financieros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que se disponga de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

La Sociedad aplica un juicio significativo en la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto diferido. En la determinación de los montos del activo por impuesto diferido a contabilizar, la administración considera la rentabilidad histórica, los ingresos imponibles futuros proyectados (considerando los supuestos tales como: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible en línea con los utilizados en los análisis de deterioro de la unidad generadora de efectivo del grupo) y el momento esperado de las reversiones de las diferencias temporales existentes.

(d) Tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

La Sociedad registra la venta de pasajes aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de pasajes se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o caducado por no uso. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los pasajes aéreos. Un cambio en esta probabilidad podría generar un impacto en los ingresos ordinarios en el ejercicio en que se produce el cambio y en ejercicios futuros.

Al 31 de diciembre de 2022 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$ 1.574.145 (MUS\$ 1.126.371 al 31 de diciembre 2021). Un hipotético cambio de un punto porcentual en el comportamiento del pasajero con respecto al uso se traduciría en un impacto de hasta MUS\$ 7.453 mensual.

(e) Valoración de las millas y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2022 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass ascienden a MUS\$ 1.120.565 (MUS\$ 1.285.732 al 31 de diciembre de 2021). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$ 29.571 en los resultados de 2022 (MUS\$ 27.151 en 2021). Los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass Brasil (Ver Nota 21) ascienden a MUS\$ 140.486 al 31 de diciembre de 2022 (MUS\$ 192.381 al 31 de diciembre de 2021). Un hipotético cambio de dos puntos porcentuales en probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$ 7.453 en los resultados de 2022 (MUS\$ 5.100 en 2021).

La Sociedad estima la probabilidad de no uso basado en un modelo predictivo, según los comportamientos de canje y vigencia de las millas y puntos utilizando juicios y supuestos críticos que consideran la actividad de uso histórica y el patrón de uso previsto.

La administración en conjunto con un especialista externo desarrolla un modelo predictivo de no uso, que permite generar tasas de no uso de millas o puntos sobre la base de información histórica, correspondiente al comportamiento en cuanto a la acumulación, uso y caducidad de sus millas o puntos LATAM.

(f) La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.

En el caso de las contingencias conocidas, la Sociedad registra una provisión cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se ha estimado de forma fiable. La evaluación de las contingencias involucra inherentemente el ejercicio de un juicio significativo y estimaciones del resultado de eventos futuros, la probabilidad de que se incurra en una pérdida y al determinar si se puede hacer una estimación confiable de la pérdida. La Compañía evalúa sus pasivos y contingencias con base en la mejor información disponible, utiliza el conocimiento, experiencia y juicio profesional a las características específicas de los riesgos conocidos. Este proceso facilita la evaluación temprana y la cuantificación de los riesgos potenciales en los casos individuales o en el desarrollo de asuntos contingentes. Si no podemos estimar de manera confiable la obligación o concluir que no es probable una pérdida, pero es razonablemente posible que se incurra en una pérdida, no se registra ninguna provisión, pero la contingencia se revela en las notas a los estados financieros consolidados.

La Compañía reconoce la obligación presente bajo un contrato oneroso como una provisión cuando el contrato bajo el cual los costos inevitables de cumplir con las obligaciones bajo el contrato exceden los beneficios económicos que se espera recibir bajo el mismo.

(g) Arrendamientos

Durante el año 2022 producto de la llegada de nuevas aeronaves y el cambio significativo en los flujos de muchos contratos vigentes, la compañía evaluó la pertinencia en el escenario actual de seguir utilizando la tasa implícita, metodología utilizada durante los últimos años, o si debería en cambio utilizar una aproximación diferente para el cálculo de la tasa. Se concluyó que la tasa implícita no estaba siendo capaz de reflejar el entorno económico en el que se desenvuelve la empresa, por lo que no se estaba representando de manera exacta las condiciones de endeudamiento de la compañía. Debido a esto, todos los nuevos contratos celebrados durante 2022 y todos los contratos que fueron modificados durante 2022 utilizaron tasa incremental. Los contratos existentes que permanecieron sin cambios continuaron utilizando la tasa de descuento implícita original.

(i) Tasa de descuento

Las tasas de descuento utilizada para calcular la deuda de arrendamiento de aeronaves corresponden a: (i) Para las aeronaves que no tuvieron cambios contractuales asociados a la salida del capítulo 11, la tasa utilizada fue la tasa implícita del contrato, esta es la tasa de descuento resultante del valor presente agregado de los pagos mínimos de arrendamiento y el valor residual no garantizado, y (ii) Para las aeronaves que tuvieron cambios contractuales asociados a la salida del capítulo 11, la tasa utilizada fue la tasa incremental, esta tasa de descuento se calculó considerando nuestras recientes negociaciones de deuda de aeronaves, así como los datos disponibles públicamente para instrumentos con características similares al calcular nuestras tasas de endeudamiento incrementales.

Para el caso de los activos distintos a las aeronaves, se 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 2022 aumentaría el pasivo por arrendamiento aproximadamente en MMUS\$ 82.

ii) Determinación del plazo del arrendamiento

Al determinar el plazo del arrendamiento, se consideran todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. Las opciones de extensión (o períodos después de las opciones de terminación) sólo se incluyen en el plazo del arrendamiento si se está razonablemente seguro de que el arrendamiento se va a extender (o no se va a terminar). Esto se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos períodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

NOTA 5 - INFORMACION POR SEGMENTOS

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad considera que tiene un único segmento operativo, el de Transporte Aéreo. Este segmento corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Perú	858.957	503.616
Argentina	206.856	75.513
EE.UU.	1.058.107	577.970
Europa	768.980	376.857
Colombia	540.231	368.474
Brasil	3.724.466	1.664.523
Ecuador	248.454	162.959
Chile	1.514.645	794.122
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	441.825	359.981
Ingresos de las actividades ordinarias	9.362.521	4.884.015
Otros ingresos de operación	154.286	227.331

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.

54

NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Efectivo en caja	2.248	2.120
Saldos en bancos	480.566	558.078
Overnight	259.129	386.034
Total efectivo	741.943	946.232
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	379.280	74.578
Fondos mutuos	95.452	26.025
Total equivalentes al efectivo	474.732	100.603
Total efectivo y equivalentes al efectivo	1.216.675	1.046.835

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	10.711	7.148
Real brasileño	193.289	89.083
Peso chileno	17.643	9.800
Peso colombiano	22.607	13.535
Euro	19.361	7.099
Dólar estadounidense	906.666	886.627
Otras monedas	46.398	33.543
Total	1.216.675	1.046.835

55

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS
Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2022

Activos	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.121.223	95.452	-	1.216.675
Otros activos financieros, corrientes (*)	481.637	277	21.601	503.515
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.008.109	-	-	1.008.109
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	19.523	-	-	19.523
Otros activos financieros, no corrientes	15.517	-	-	15.517
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.743	-	-	12.743
Total	2.658.752	95.729	21.601	2.776.082
Pasivos				
	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	802.841	-	-	802.841
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.627.992	-	-	1.627.992
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	12	-	-	12
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.979.039	-	-	5.979.039
Cuentas por pagar, no corrientes	326.284	-	-	326.284
Total	8.736.168	-	-	8.736.168

(*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde a principalmente a los fondos de inversión privados; y como medidos a costo amortizado corresponden principalmente a MUS\$340.008 de fondos entregados como anticipos restringidos (según se describe en Nota 11) y garantías entregadas.

56

Al 31 de diciembre de 2021

Activos	Medidos a	A valor justo	Derivados	Total
	costo amortizado	con cambios en resultados	de cobertura	
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.020.810	26.025	-	1.046.835
Otros activos financieros, corrientes (*)	83.150	347	17.641	101.138
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	881.770	-	-	881.770
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	724	-	-	724
Otros activos financieros, no corrientes	15.622	-	-	15.622
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.201	-	-	12.201
Total	2.014.277	26.372	17.641	2.058.290

Pasivos	Medidos a	A valor justo	Derivados	Total
	costo amortizado	con cambios en resultados	de cobertura	
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Otros pasivos financieros, corrientes	4.447.780	2.937	2.734	4.453.451
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	4.839.251	-	-	4.839.251
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	661.602	-	-	661.602
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.948.702	-	-	5.948.702
Cuentas por pagar, no corrientes	472.426	-	-	472.426
Total	16.369.761	2.937	2.734	16.375.432

(*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde principalmente a fondos de inversión privados; y como medidos a costo amortizado corresponden y garantías entregadas.

57

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUSS	MUSS
Deudores comerciales	952.625	765.050
Otras cuentas por cobrar	135.459	209.925
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	1.088.084	974.975
Menos: Pérdida crediticia esperada	(67.232)	(81.004)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	1.020.852	893.971
Menos: Parte no corriente - cuentas por cobrar	(12.743)	(12.201)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.008.109	881.770

El valor justo de deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere significativamente de su valor en libros.

Para la determinación de las pérdidas crediticias esperadas la Sociedad agrupa las cuentas por cobrar de transporte de pasajeros y carga; dependiendo las características de riesgo de crédito compartido y madurez.

Madurez de la cartera	Al 31 de diciembre de 2022			Al 31 de diciembre de 2021		
	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro
	%	MUSS	MUSS	%	MUSS	MUSS
Al día	1%	745.334	(8.749)	2%	570.307	(8.806)
De 1 a 90 días	3%	142.780	(3.758)	10%	116.613	(11.840)
de 91 a 180 días	15%	8.622	(1.297)	31%	11.376	(3.567)
de 181 a 360 días	79%	8.269	(6.565)	72%	3.864	(2.766)
más de 360 días	98%	47.620	(46.863)	86%	62.890	(54.025)
Total		952.625	(67.232)		765.050	(81.004)

(1) Corresponde a la tasa esperada consolidada de las cuentas por cobrar.

(2) El valor libro bruto representa el máximo valor de riesgo crediticio de las cuentas por cobrar comerciales.

58

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	25.559	7.282
Real brasileño	389.451	352.027
Peso chileno	36.626	53.488
Peso colombiano	6.779	5.657
Euro	12.506	24.548
Dólar estadounidense	510.916	429.091
Won surcoreano	6.337	844
Pesos mexicanos	1.536	2.428
Dólar australiano	9.808	62
Libra esterlina	9.149	13.105
Peso uruguayo (nuevo)	45	860
Franco suizo	2.621	361
Yen japonés	2.802	106
Corona sueca	223	490
Otras monedas	6.494	3.622
Total	1.020.852	893.971

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, son los siguientes:

Ejercicios	Saldo inicial	Castigos	(Aumento) Disminución	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	(122.193)	26.435	14.754	(81.004)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	(81.004)	5.966	7.806	(67.232)

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se proceden a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

59

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

	Al 31 de diciembre de 2022			Al 31 de diciembre de 2021		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
Deudores comerciales	MUS\$ 952.625	MUS\$ (67.232)	MUS\$ 885.393	MUS\$ 765.050	MUS\$ (81.004)	MUS\$ 684.046
Otras cuentas por cobrar	135.459	-	135.459	209.925	-	209.925

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

(a) Cuentas por cobrar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
					2022	2021
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	US\$	257	703
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	BRL	-	2
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	19.228	-
87.752.000-5	Granja Marina Tornagalones S.A.	Accionista Común	Chile	CLP	-	6
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	2	2
96.989.370-3	Río Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	1	4
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	CLP	35	7
	Total activos corrientes				19.523	724

(b) Cuentas por pagar corriente

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Pasivos corrientes	
					Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	-	2.268
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	US\$	5	5
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	US\$	7	7
81.062.300-4	Costa Verde Aeronáutica S.A. (*)	Accionista	Chile	US\$	-	175.819
Extranjera	QA Investments Ltd(*)	Accionista Común	Reino Unido	US\$	-	219.774
Extranjera	QA Investments 2 Ltd (*)	Accionista Común	Reino Unido	US\$	-	219.774
Extranjera	Lozuy S.A. (*)	Accionista Común	Uruguay	US\$	-	43.955
	Total pasivos corrientes y no corrientes				12	661.602

(*) Corresponde a la porción del Tramo C del préstamo DIP (Ver Nota 3.1e)

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes relacionadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción para los Pasivos del periodo 2022 corresponden de 30 días a 1 año de vencimiento, y la naturaleza de la liquidación de las transacciones son monetarias.

NOTA 10 - INVENTARIOS

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Existencias técnicas (*)	438.717	250.327
Existencias no técnicas (**)	39.072	37.010
Total	477.789	287.337

(*) Corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados en servicios de mantención propio como de terceros.

(**) Consumos de servicios a bordo, uniformes y otros materiales indirectos.

Estos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia de acuerdo al siguiente detalle:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	49.981	64.455
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	5.823	5.785
Total	55.804	70.240

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2022 la Sociedad registró MUS\$ 148.790 (MUS\$47.362 al 31 de diciembre de 2021) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

(a) La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Otros activos financieros						
Fondos de inversión privados	277	347	-	-	277	347
Depósitos en garantía (aeronaues)	22.340	7.189	1.273	2.758	23.613	9.947
Garantías por márgenes de derivados	7.460	5.451	-	-	7.460	5.451
Otras inversiones	-	-	493	493	493	493
Bonos nacionales y extranjeros	-	1.290	-	-	-	1.290
Anticipos garantizados deuda Cap.11 (*)	340.008	-	-	-	340.008	-
Otras garantías otorgadas	111.829	69.220	13.751	12.371	125.580	81.591
Subtotal otros activos financieros	481.914	83.497	15.517	15.622	497.431	99.119
(b) Activos de cobertura						
Valor justo de derivados de tasa de interés	8.816	-	-	-	8.816	-
Valor justo de derivados de moneda extranjera	191	-	-	-	191	-
Valor justo de derivados de precio de combustible	12.594	17.641	-	-	12.594	17.641
Subtotal activos de cobertura	21.601	17.641	-	-	21.601	17.641
Total Otros Activos financieros	503.515	101.138	15.517	15.622	519.032	116.760

(*) Al 31 de diciembre de 2022, existen MUS\$ 340.008 de fondos entregados a un agente como anticipos restringidos, los cuales tienen como objetivo saldar los claims pendientes de resolución existentes a la salida del proceso de Capítulo 11. Ver claims vigentes al cierre del periodo en Nota 34b.

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada ejercicio se describen en Nota 18.

(b) Los saldos por monedas que componen los Otros activos financieros, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	5	16
Real brasileño	336.676	9.775
Peso chileno	5.847	4.502
Peso colombiano	1.716	1.727
Euro	6.791	4.104
Dólar estadounidense	165.457	93.247
Otras monedas	2.540	3.389
Total	519.032	116.760

NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

La composición de los Otros activos no financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Seguros de aviación y otros	27.122	12.331	-	-	27.122	12.331
Otros	13.039	11.404	1.733	2.002	14.772	13.406
Subtotal pagos anticipados	40.161	23.735	1.733	2.002	41.894	25.737
(b) Costos de contratos activados (1)						
Costos GDS	9.530	6.439	-	-	9.530	6.439
Comisiones tarjetas de crédito	26.124	10.550	-	-	26.124	10.550
Comisiones agencias de viaje	12.912	8.091	-	-	12.912	8.091
Subtotal costos de contratos activados	48.566	25.080	-	-	48.566	25.080
(c) Otros activos						
Impuesto a las ventas	100.665	57.634	27.962	33.212	128.627	90.846
Otros impuestos	1.688	1.661	-	-	1.688	1.661
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	258	258	739	739	997	997
Aporte a Sociedad Universal Air Travel Plan "UATP"	-	-	40	20	40	20
Depósitos judiciales	26	-	117.904	89.459	117.930	89.459
Subtotal otros activos	102.637	59.553	146.645	123.430	249.282	182.983
Total Otros Activos no financieros	191.364	108.368	148.378	125.432	339.742	233.800

(1) Movimiento de Contratos activados:

	Saldo inicial	Activación	Diferencia por conversión	Amortización	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2021	15.476	67.647	(6.680)	(51.363)	25.080
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2022	25.080	302.290	(37.145)	(241.658)	48.567

NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICION CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Aeronaves	64.483	99.694
Motores y rotables	21.552	46.724
Otros activos	381	374
Total	86.416	146.792

Los saldos del rubro son presentados al menor valor entre su valor en libros y el valor razonable menos el costo de venta. El valor razonable de los activos fue determinado en base a las cotizaciones en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar. Estos activos son medidos a nivel II de acuerdo a lo indicado en las jerarquías de valor razonable presentadas en la nota 3.3 (2). Durante el período no se efectuaron transferencias entre niveles, para mediciones recurrentes al valor razonable.

Activos reclasificados desde Propiedades, plantas y equipos hacia activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta.

Durante el año 2020 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos once aeronaves Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta, de las cuales durante el año 2021 se concretó la venta de cinco aeronaves. Adicionalmente durante el año 2022 se concretó la venta de tres aeronaves.

Durante el año 2021, asociado al plan de reestructuración de la flota se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos 3 motores de la flota A350 al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta, de los cuales durante el mismo año se concretó la venta de un motor. Adicionalmente durante el año 2022 se concretó la venta de un motor y se trasladaron algunos materiales y repuestos de esta misma flota al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.

Durante el año 2022 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 28 aeronaves de la familia A319, al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Adicionalmente se reconocieron ajustes por US\$ 345 millones de gasto, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de Otras ganancias (pérdidas), para registrar estos activos a su valor neto realizable.

Durante el año 2022 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 6 aeronaves y 8 motores de la familia A320, al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta de las cuales durante el año 2022 se concretó la venta

de tres aeronaves. Adicionalmente se reconocieron ajustes por US\$ 25 millones de gasto para registrar estos activos a su valor neto realizable, y dado que el proceso de reestructuración de flota ya había culminado, estos ajustes fueron registrados en el resultado como parte de Otros gastos por función.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021 se reconocieron ajustes por US\$ 85 millones de gasto para registrar estos activos a su valor neto realizable, los cuales fueron registrados como gastos de actividades de reestructuración.

El detalle de la flota clasificada como activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
Aeronaves		
Boeing 767	3	6
Airbus A320	3	-
Airbus A319	28	-
Total	34	6

NOTA 14 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

(a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas e información financiera resumida:

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	Participación	
			Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
			%	%
Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	99,81000	99,81000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89810	99,89810
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	100,00000	100,00000
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	100,00000	100,00000
Latam Airlines Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100,00000	100,00000
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	Colombia	COP	99,21764	99,20120
TAM S.A.	Brasil	BRL	100,00000	100,00000

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora.

Al 31 de diciembre de 2021 las subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora en el curso normal de sus operaciones, excepto las impuestas por el Capítulo 11, sobre el pago de dividendos.

Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2022						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2022	
	Activos	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.	335.773	305.288	30.485	281.178	276.875	4.303	1.257.865	(12.726)
Lan Cargo S.A. y Filiales	394.378	144.854	249.524	212.094	165.297	46.797	333.054	(1.230)
Lan Argentina S.A.	178.881	175.130	3.751	176.707	111.306	65.401	3.108	(450.755)
Transporte Aéreo S.A.	283.166	47.238	235.928	177.109	145.446	31.663	320.187	(36.190)
Latam Airlines Ecuador S.A.	110.821	107.313	3.508	93.975	82.687	11.288	134.622	1.519
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	112.501	109.076	3.425	213.941	211.679	2.262	394.430	(122.199)
TAM S.A. (*)	3.497.848	1.998.284	1.499.564	4.231.547	3.302.692	928.855	4.255.115	(69.932)

(*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2021						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021	
	Activos	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	(109.390)
Lan Cargo S.A.	721.484	452.981	268.503	537.180	488.535	48.645	215.811	1.590
Lan Argentina S.A.	162.995	158.008	4.987	119.700	98.316	21.384	242	(200.315)
Transporte Aéreo S.A.	471.094	184.235	286.859	327.955	275.246	52.709	203.411	(56.135)
Latam Airlines Ecuador S.A.	112.437	108.851	3.586	97.111	80.861	16.250	68.762	(5.596)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	70.490	67.809	2.681	87.749	75.621	12.128	239.988	(19.810)
TAM S.A. (*)	2.608.859	1.262.825	1.346.034	3.257.148	2.410.426	846.722	2.003.922	(741.791)

(*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales.

67

(b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
			2022	2021	2022	2021
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	(12.392)	(13.035)
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	(1.638)	2.481
Lan Pax Airlines Group S.A. y Filiales	96.969.680-0	Chile	0,00000	0,00000	1.691	(149)
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	129	(422)
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	653	769
Total					(11.557)	(10.356)

Resultado	RUT	País	Por los ejercicios terminados		Por los ejercicios terminados	
			al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de
			2022	2021	2022	2021
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	643	(5.553)
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	(4.118)	(1.771)
Lan Pax Airlines Group S.A. y Filiales	96.969.680-0	Chile	-	-	967	(182)
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	551	1.788
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	(116)	67
Total					(2.073)	(5.651)

68

NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	625.368	587.214	625.368	587.214
Loyalty program	203.791	190.542	203.791	190.542
Programas informáticos	143.550	136.135	518.971	463.478
Programas informáticos en desarrollo	107.652	104.874	107.651	105.673
Marcas (1)	-	-	37.904	36.723
Otros activos	25	127	1.315	1.315
Total	1.080.386	1.018.892	1.495.000	1.384.945

a) Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos y otros neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios	Marcas y Loyalty Program (1)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	139.341	68.521	627.742	210.955	1.046.559
Adiciones	-	82.798	-	-	82.798
Retiros	(275)	(429)	-	-	(704)
Traspaso programas informáticos y otros	46.144	(45.657)	-	(352)	135
Diferencia por conversión filiales	(3.571)	(359)	(40.528)	(14.276)	(58.734)
Amortización	(45.377)	-	-	(5.785)	(51.162)
Saldos al 31 de diciembre de 2021	136.262	104.874	587.214	190.542	1.018.892
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	136.262	104.874	587.214	190.542	1.018.892
Adiciones	47	66.820	-	-	66.867
Retiros	(2.947)	(245)	-	-	(3.192)
Traspaso programas informáticos y otros	61.212	(63.658)	-	-	(2.446)
Diferencia por conversión filiales	3.359	(139)	38.154	13.249	54.623
Amortización	(54.358)	-	-	-	(54.358)
Saldos al 31 de diciembre de 2022	143.575	107.652	625.368	203.791	1.080.386

- (1) En el 2016, la Sociedad resolvió adoptar un nombre e identidad única, y anunció que la marca del grupo será LATAM, la cual unió a todas las compañías bajo una sola imagen.

La estimación de la nueva vida útil es de 5 años, equivalente al periodo necesario para finalizar el cambio de imagen.

Al 31 de diciembre de 2022 la marca TAM se encuentra totalmente Amortizada. Ver Nota 2.5

La amortización de cada periodo es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración.

La amortización acumulada de los programas informáticos, marcas y otros activos al 31 de diciembre de 2022, asciende a MUS\$ 414.614 (MUS\$ 366.053 al 31 de diciembre de 2021).

b) Test de Deterioro Activos Intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2022 la Sociedad sigue manteniendo solo la UGE “Transporte Aéreo”.

La UGE “Transporte Aéreo” considera el transporte de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África y Oceanía.

Al 31 de diciembre de 2022, de acuerdo a su política, la Compañía realizó la prueba anual de deterioro.

El importe recuperable de la UGE se determinó en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos utilizan proyecciones de flujos de efectivo a 5 años después de impuestos a partir de los presupuestos financieros aprobados por la Administración. Los flujos de efectivo más allá del período presupuestado se extrapolan usando las tasas de crecimiento y volúmenes promedios estimados, que no superen las tasas medias de crecimiento a largo plazo.

Las proyecciones de flujo de efectivo estimadas por la Administración incluyen juicios y supuestos significativos relacionados con las tasas de volumen de crecimiento anual, tasa de descuento, inflación y el tipo de cambio, así como el precio del combustible. La tasa de crecimiento anual se basa en el desempeño pasado y las expectativas de la Administración del desarrollo del mercado en cada uno de los países en los cuales opera. Las tasas de descuento utilizadas, para la UGE “Transporte Aéreo”, son en dólares estadounidenses, después de impuestos, y reflejan riesgos específicos relacionados con el país de cada una de las operaciones. Las tasas de inflación y tipos de cambio se basan en los datos disponibles de los países y la información proporcionada por los Bancos Centrales de los diversos países donde opera, y el precio del combustible es determinado basado en niveles estimados de producción, el ambiente competitivo del mercado en el que operan y de su estrategia comercial.

Los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	0,0 – 3,5
Tipo de cambio (1)	RS/US\$	5,40 – 5,63
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)	%	8,40 – 12,40
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	100 - 130

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro la unidad generadora de efectivo, y por lo tanto no se detectó deterioro.

La UGE es sensible a las tasas de crecimiento anual, descuento, tipo de cambio y precio del combustible. El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

	Aumento WACC Máxima	Disminución tasa de crecimiento terminal Mínima	Aumento precio combustible Máxima
	%	%	(US\$/barril)
UGE Transporte aéreo	12,4	0	130

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de la unidad generadora de efectivo.

NOTA 16 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
a) Propiedades, plantas y equipos						
Construcciones en curso (1)	388.810	473.797	-	-	388.810	473.797
Terrenos	44.349	43.276	-	-	44.349	43.276
Edificios	124.507	121.972	(55.511)	(61.521)	68.996	60.451
Plantas y equipos	11.135.425	11.024.722	(4.836.926)	(4.462.706)	6.298.499	6.562.016
Aerovues propias (3) (4)	10.427.950	10.377.850	(4.619.279)	(4.237.585)	5.808.671	6.140.265
Otros (2)	707.475	646.872	(217.647)	(225.121)	489.828	421.751
Maquinarias	27.090	25.764	(25.479)	(23.501)	1.611	2.263
Equipamientos de tecnologías de la información	153.355	146.986	(136.746)	(130.150)	16.609	16.836
Instalaciones fijas y accesorios	155.351	147.402	(118.279)	(108.661)	37.072	38.741
Equipos de transporte	51.504	49.186	(46.343)	(44.423)	5.161	4.763
Mejoras de bienes arrendados	202.753	248.733	(42.726)	(115.758)	160.027	132.975
Subtotal propiedades, plantas y equipos	12.283.144	12.281.838	(5.262.010)	(4.946.720)	7.021.134	7.335.118
b) Activos por derechos de uso						
Aerovues (3)	4.391.690	5.211.153	(3.064.869)	(3.109.411)	1.326.821	2.101.742
Otros	246.078	243.014	(182.372)	(190.007)	63.706	53.007
Subtotal activos por derechos de uso	4.637.768	5.454.167	(3.247.241)	(3.299.418)	1.390.527	2.154.749
Total	16.920.912	17.736.005	(8.509.251)	(8.246.138)	8.411.661	9.489.867

- Al 31 de diciembre de 2022, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MUSS 357.979 (MUSS 368.625 al 31 de diciembre de 2021).
- Considera principalmente, rotables y herramientas.
- 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).
- Al 31 de diciembre de 2022, seis aeronaves A320 y veintiocho A319 fueron clasificadas al rubro activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

(a) Movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

	Construcciones en curso		Edificios neto	Plantas y equipos neto	Equipamientos de tecnologías de la información neto	Instalaciones fijas y accesorios neto	Vehículos de motor neto	Mejoras de bienes arrendados neto	Propiedades, plantas y equipos neto
	MUSS	MUSS							
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	377.961	42.978	65.207	7.698.969	14.831	49.199	396	74.408	8.323.949
Adiciones	84.392	1.550	92	563.023	6.455	6	17	6.543	662.078
Desproporcionaciones	-	-	-	(169)	(26)	-	(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)	(20.249)	(2.245)	(8.308)	(63)	(11.649)	(48.782)
Diferencia por conversión filiales	(1.720)	(1.252)	(853)	(19.199)	(404)	(1.752)	(11)	(13.074)	(38.245)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	13.443	-	59	(538.996)	537	1.786	1	123.589	(399.581)
Total cambios	95.836	298	(4.756)	(1.130.252)	2.005	(10.450)	(71)	58.567	(988.831)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	473.797	43.276	60.451	6.568.717	16.836	38.741	325	132.975	7.335.118
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	473.797	43.276	60.451	6.568.717	16.836	38.741	325	132.975	7.335.118
Adiciones	16.332	-	-	843.808	6.426	113	258	27.160	894.097
Desproporcionaciones	-	-	-	(4.140)	-	(264)	(3)	-	(4.407)
Retiros	(75)	-	(2)	(42.105)	(24)	(836)	-	(313)	(43.305)
Gastos por depreciación	-	-	(3.285)	(669.059)	(5.662)	(7.914)	(55)	(13.071)	(699.046)
Diferencia por conversión filiales	(1.282)	1.073	918	11.527	(84)	2.365	(28)	7.593	22.082
Otros incrementos (disminuciones) (**)	(99.962)	-	10.914	(403.950)	(883)	4.867	(74)	5.683	(483.405)
Total cambios	(84.987)	1.073	8.545	(263.869)	(227)	(1.669)	98	27.052	(313.984)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2022	388.810	44.349	68.996	6.304.848	16.609	37.072	423	160.027	7.021.134

(*) Considera bajas por el Procedimiento Capítulo 11.

(**) Al 31 de diciembre 2022 considera las salidas de seis aeronaves A320 MUSS (29.328) y de veintiocho aeronaves A319 MUSS (373.410), clasificadas en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta. Al 31 de diciembre 2021 considera el cambio de contrato a arrendamiento operativo de dos aeronaves B787 MUSS (397.569) y seis aeronaves A320N MUSS (284.952), (ver Nota 13).

73

(b) Activos por derecho de uso

	Activos por derecho de uso		
	Aeronaves	Otros	neto
	MUSS	MUSS	MUSS
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	2.338.042	68.277	2.406.319
Adiciones	537.995	1.406	539.401
Rechazos flota (*)	(573.047)	(4.577)	(577.624)
Gastos por depreciación	(317.616)	(16.597)	(334.213)
Diferencia por conversión filiales	(574)	(1.933)	(2.507)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	116.942	6.431	123.373
Total cambios	(236.300)	(15.270)	(251.570)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	2.101.742	53.007	2.154.749
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	2.101.742	53.007	2.154.749
Adiciones	372.571	13.087	385.658
Gastos por depreciación	(249.802)	(16.368)	(266.170)
Diferencia por conversión filiales	919	1.392	2.311
Otros incrementos (disminuciones) (***)	(898.609)	12.588	(886.021)
Total cambios	(774.921)	10.699	(764.222)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2022	1.326.821	63.706	1.390.527

(*) Considera bajas por el Procedimiento Capítulo 11.

(**) Considera las Renegociaciones de 92 aeronaves (1 A319, 37 A320, 12 A320N, 19 A321, 1 B767, 6 B777 y 16 B787).

(***) Considera las Renegociaciones de 115 aeronaves (1 A319, 39 A320, 14 A320N, 30 A321, 1 B767, 6 B777 and 24 B787)

74

(c) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluidas Plantas y equipos		Aeronaves incluidas Activos por derecho de uso		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
Boeing 767	300ER	15	16	-	-	15	16
Boeing 767	300F	13	12 (1)	1	1	14	13 (1)
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	800	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	900	2	2	19	15	21	17
Airbus A319	100	12 (3)	37	1	7	13	44
Airbus A320	200	88	94	40 (2)	39	128 (2)	133
Airbus A320	NEO	1	-	15	12	16	12
Airbus A321	200	19	18	30	31	49	49
Total		158	187	118	117	276	304

(1) Una aeronave arrendada a Aerotransportes Mas de Carga S.A. de C.V. Fue devuelta a LATAM Airlines Group S.A. en el 2022.

(2) Una aeronave con arrendamiento operativo corto plazo, no se considera valor por derecho de uso.

(3) Veintiocho aeronaves A319 fueron clasificadas al rubro activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta, (ver Nota 13)

(d) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil (años)	
		mínima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	5	30
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	8
Activos por derecho de uso	Lineal sin valor residual	1	25

(*) Excepto en el caso de las flotas Boeing 767 300ER, Familia Airbus 320 y Boeing 767 300F que consideran un valor residual menor, debido a la extensión de su vida útil a 22, 25 y 30 años respectivamente. Adicionalmente, ciertos componentes técnicos se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

(e) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

(i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Agente de la garantía (1)	Nombre empresa acreedora	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2022		Al 31 de diciembre de 2021	
				Deuda vigente	Valor libro	Deuda vigente	Valor libro
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Wilmington Trust Company	MUFG	Aviones y motores	Airbus A319	4.554	13.205	58.611	259.036
			Airbus A320	33.154	203.788	51.543	227.604
			Boeing 767	35.043	164.448	46.779	168.315
			Boeing 777	141.605	144.065	144.358	141.620
Credit Agricole	Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	3.518	5.311	1.073	6.419
			Airbus A320	195.864	161.397	139.192	117.130
			Airbus A321 / A350	6.192	4.827	30.733	27.427
			Boeing 767	9.121	23.323	10.404	30.958
			Boeing 787	60.305	34.077	91.797	38.551
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aviones y motores	Boeing 787	184.199	221.311	198.475	233.501
Citibank N.A.	Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus A319	-	-	27.936	45.849
			Airbus A320	-	-	128.030	181.224
			Airbus A321	-	-	41.599	75.092
			Airbus A350	-	-	15.960	26.507
			Boeing 767	-	-	90.846	181.246
			Boeing 787	-	-	23.156	17.036
			Rotables	-	-	162.477	134.846
UMB Bank	MUFG	Aviones y motores	Airbus A320	-	-	166.712	258.875
Total garantías directas				673.555	975.752	1.429.681	2.171.236

Para los créditos sindicados, dadas las características propias del mismo, el agente de la garantía es el representante de los acreedores.

Los montos de la deuda vigente son presentados a su valor nominal. El valor en libros neto corresponde a los bienes otorgados como garantía.

Adicionalmente, existen garantías indirectas asociadas a activos registrados en Propiedades, plantas y equipos cuya deuda total al 31 de diciembre de 2022, asciende a MUS\$ 1.037.122 (MUS\$ 1.200.382 al 31 de diciembre de 2021). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2022, asciende a un monto de MUS\$ 2.306.233 (MUS\$ 2.884.563 al 31 de diciembre de 2021).

Al 31 de diciembre de 2021 dado el Procedimiento Capítulo 11 fueron rechazadas cuatro aeronaves correspondientes a Propiedades plantas y equipos, de las cuales cuatro tenían garantías directas y una garantía indirecta.

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
GE Capital Aviation Services Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	12.198	06-dic-23
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	3.852	15-mar-23
RB Comercial Properties 49				
Emprendimientos Inmobiliarios LTDA	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	27.091	20-abr-23
			<u>43.141</u>	

(ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	266.896	223.608
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	13.100.000	10.800.000

(*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

Fabricante	Año de entrega				Total
	2023	2024	2025	2026-2029	
Airbus S.A.S.	8	8	11	56	83
Familia A320-NEO	8	8	11	56	83
The Boeing Company	2	-	-	-	2
787-9	2	-	-	-	2
Total	10	8	11	56	85

Al 31 de diciembre de 2022, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 83 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2023 y 2029. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 12.586.000.

Al 31 de diciembre de 2022, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 2 aeronaves Boeing 787 Dreamliner con fechas de entrega 2023. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 600.000.

Al 31 de diciembre 2022, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con AerCap Holdings N.V., restan por recibir 8 aeronaves Airbus de la familia A320 Neo con entregas entre el 2023 y 2024.

Al 31 de diciembre 2022, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Air Lease Corporation, restan por recibir 2 aeronaves Airbus de la familia A320 Neo con entregas entre el 2023 y 2024.

Al 31 de diciembre 2022, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Avolon Aerospace Leasing Limited, restan por recibir 3 aeronaves Airbus de la familia A320 Neo con entregas entre el 2023 y 2024.

Al 31 de diciembre 2022, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con CDB Aviation, resta por recibir 1 aeronave Airbus de la familia A320 Neo con fecha de entrega 2023.

Al 31 de diciembre 2022, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Air Lease Corporation, restan por recibir 5 aeronaves Airbus modelo A321XLR con entregas entre el 2025 y 2026.

Al 31 de diciembre 2022, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con ORIX Aviation Systems Ltd., resta por recibir 4 aeronave Boeing 787 Dreamliner con fecha de entrega 2023.

(iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2022	2021
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	7,12	5,06
Costos por intereses capitalizados	MUS\$	10.575	7.345

(f) Aceptación, enmiendas y rechazo de Contratos Ejecutivos (“Executory Contracts”) y Arrendamientos

El 28 de junio de 2020, el Bankruptcy Court autorizó a los Deudores a establecer procedimientos para el rechazo de ciertos Contratos Ejecutivos y arrendamientos no vencidos. De acuerdo con estos procedimientos, el Bankruptcy Code y las Reglas de Bancarrota los Deudores tuvieron o rechazaron ciertos contratos y arrendamientos (ver Notas 18 y 26). En relación con esto, el Bankruptcy Court aprobó la solicitud de los Deudores de extender la fecha para la cual los Deudores pudieron asumir o rechazar arrendamientos de bienes raíces no residenciales que no hayan vencido hasta el 22 de diciembre de 2020. De conformidad con la Orden de declaración de divulgación, los Deudores tuvieron hasta la Fecha efectiva del plan para asumir o rechazar contratos pendientes y arrendamientos no vencidos.

Además, los Deudores presentaron solicitudes para rechazar ciertos arrendamientos de aeronaves y motores.

Fecha de aprobación del Bankruptcy

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court:	Activo rechazado:
29 de enero de 2021	(i) 2 aviones de la familia A 320
23 de abril de 2021	(i) 1 avión Airbus A350-941
14 de mayo de 2021	(i) 6 aviones Airbus A350
17 de junio de 2021	(i) 1 avión Airbus A350-941
24 de junio de 2021	(i) 3 aviones Airbus A350-941
3 de noviembre de 2021	(i) 1 motor Rolls-Royce Trent XWB-84K; y (ii) 1 motor Rolls-Royce International Aero AG V2527M-A5;
5 de enero de 2022	(i) Acuerdo de Términos Generales entre Rolls-Royce PLC y Rolls-Royce Totalcare Services Limited y TAM Linhas Aereas S.A.;
22 de marzo de 2022	(i) 1 motor International Aero Engines AG V2527-A5; y
18 de mayo de 2022	(i) Escritura Marco Correspondiente a la compraventa con arrendamiento posterior de diez aeronaves Airbus A330-200 usadas, nueve aeronaves Airbus A350-900 nuevas, cuatro aeronaves Boeing 787-9 nuevas y dos aeronaves Boeing 787-8 nuevas.

Al 31 de diciembre de 2021, y como resultado de estos rechazos, las obligaciones con los prestamistas y arrendadores se extinguieron y también la Compañía perdió el control sobre los activos relacionados, lo que originó la baja de los activos y pasivos asociados a estos aviones (ver Nota 18 y 26).

Los contratos rechazados dentro del año 2022 en la tabla anterior no implican cambios en la estructura de activos o pasivos de la Compañía por tratarse de contratos marco de condiciones de compra, contratos de mantenimiento de motores y de arrendamientos de corto plazo que según las políticas contables (ver Nota 2) no deben ser registrados como activos por derecho de uso.

Los Deudores también presentaron solicitudes para celebrar ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves nuevas, incluyendo:

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court:	MSN Number /Counterparty
8 de marzo de 2021	Vermillion Aviation (nine) Limited, Aviones MSNs 4860 and 4827
12 de abril de 2021	Wilmington Trust Company, únicamente en su calidad de Fiduciario, Aviones MSNs 6698, 6780, 6797, 6798, 6894, 6895, 6899, 6949, 7005, 7036, 7081
30 de mayo de 2021	UMB Bank N.A., únicamente en su calidad de Fiduciario, Aviones MSNs 38459, 38478, 38479, 38461
31 de Agosto de 2021	(i) Avolon Aerospace Leasing Limited o sus

79	
	afiliadas, MSNs 38891, 38893, 38895 (ii) Sky Aero Management Ltd.
23 de febrero de 2022	Vmo Aircraft Leasing, dos Boeing 787-9
17 de marzo de 2022	Avolon Aerospace Leasing Limited, dos Airbus A321neo
17 de marzo de 2022	Air Lease Corporation, tres Airbus A321NX
17 de marzo de 2022	AerCap Ireland, dos Airbus A321-200NEO
18 de marzo de 2022	CDB Aviation Lease Finance DAC, dos Airbus A321NX
14 de abril de 2022	Macquarie Aircraft Leasing Services (Irlanda) Ltd., un Airbus A320-233
29 de junio de 2022	UK Export Finance, cuatro Boeing 787-9
12 de agosto de 2022	Air Lease Corporation, tres Airbus A321XLR
8 de septiembre de 2022	Air Lease Corporation, dos Airbus A321XLR
Además, los Deudores también presentaron solicitudes para celebrar ciertos acuerdos de enmienda de arrendamiento de aeronaves que tuvieron el efecto de, entre otras cosas, reducir las obligaciones de pago de arriendos de los Deudores y extensión del plazo de arrendamiento. Algunas enmiendas también implicaron actualizaciones de los acuerdos de financiación relacionados. Estas enmiendas incluyen:	
Fecha de aprobación del Bankruptcy Court:	Contrato de arrendamiento modificado / Contraparte
14 de abril de 2021	(1) Bank of Utah (2) AWAS 5234 Trust (3) Sapucaia Leasing Limited, PK Airfinance US, LLC and PK Air 1 LP
15 de abril 2021	Aviator IV 3058, Limited
27 de abril 2021	Bank of America Leasing Ireland Co.,
4 de mayo de 2021	(1) NBB Grosbeak Co., Ltd, NBB Cuckoo Co., Ltd., NBB-6658 Lease Partnership, NBB-6670 Lease Partnership y NBB Redstart Co. Ltd. (2) Sky High XXIV Leasing Company Limited y Sky Nigh XXV Leasing Company Limited (3) SMBC Aviation Capital Limited
5 de mayo de 2021	(1) JSA International US Holdings LLC y Wells Fargo Trust Company N.A. (2) Orix Aviation Systems Limited
27 de mayo de 2021	(1) Shenton Aircraft Leasing 3 (Ireland) Limited. (2) Chishima Real Estate Company, Limited y PAAL Aquila Company Limited
28 de mayo de 2021	MAF Aviation 1 Designated Activity Company
30 de mayo de 2021	(1) IC Airlease One Limited (2) UMB Bank, National Association, Macquarie Aerospace Finance 5125-2 Trust y

80	
	Macquarie Aerospace Finance 5178 Limited (3) Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (4) AerCap Holdings N.V. (5) Bank of America Leasing Ireland Co. (6) Castlelake L.P.
1 de julio 2021	EX-IM Fleet
8 de julio 2021	Greylag Goose Leasing 38887 Compañía de actividad designada
15 de julio de 2021	(1) ECAF I 40589 DAC (2) Wells Fargo Company, National Associates, como Owner Trustee (3) Orix Aviation Systems Limited (4) Wells Fargo Trust Company, N.A.
20 de julio de 2021	(1) Avolon AOE 62 Limited (2) Avolon Aerospace (Ireland) AOE 99 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 100 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 101 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 102 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 103 Limited, Avolon Aerospace AOE 130 Limited, Avolon Aerospace AOE 134 Limited
27 de julio de 2021	(1) Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited (2) JSA International U.S. Holdings, LLC
30 de agosto de 2021	(1) Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai y Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai (2) Dia Patagonia Ltd. y Dia Iguazu Ltd. Condor Leasing Co., Ltd., FC Initial Leasing Ltd., Alma Leasing Co., Ltd., y FI Timothy Leasing Ltd. (3) Platero Fleet (4) SL Alcyone Ltd. (5) NBB Crow Co., Ltd. (6) NBB Sao Paulo Lease Co., Ltd., NBB Rio Janeiro Lease Co., Ltd. y NBB Brasilia Lease LLC (7) Gallo Finance Limited (8) Orix Aviation Systems Limited
Las modificaciones al contrato de arrendamiento se contabilizaron como una modificación de contrato de arrendamiento (ver Nota 18).	
En relación con varios de estos contratos de modificación del contrato de arrendamiento, los Deudores suscribieron estipulaciones de liquidación de reclamaciones por importes adeudados antes de la petición al asumir dichos contratos.	

NOTA 17 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2022, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta de dicho periodo, aplicando el sistema de tributación semi integrado y una tasa del 27%, en base a lo dispuesto por la Ley N° 21.210, publicado en el Diario Oficial de la República de Chile, con fecha 24 de febrero de 2020, que actualiza la Legislación Tributaria.

El resultado neto por impuesto diferido corresponde a la variación del año, de los activos y pasivos por impuestos diferidos generados por diferencias temporarias y pérdidas tributarias.

Por las diferencias permanentes que dan origen a un valor contable de los activos y pasivos distintos de su valor tributario, no se ha registrado impuesto diferido ya que ellas son causadas por transacciones que están registradas en los estados financieros y que no tendrán efectos en el gasto tributario por impuesto a la renta.

(a) Impuestos corrientes

(a.1) La composición de los activos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total activos	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	18.559	32.086	-	-	18.559	32.086
Otros créditos por recuperar	14.474	9.178	-	-	14.474	9.178
Total activos por impuestos corrientes	33.033	41.264	-	-	33.033	41.264

(a.2) La composición de los pasivos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	1.026	675	-	-	1.026	675
Total pasivos por impuestos corrientes	1.026	675	-	-	1.026	675

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.006.814)	(1.128.225)	81.326	80.468
Activos por derecho de uso	249.462	715.440	(45)	(68)
Amortizaciones	(88.172)	(44.605)	10	10
Provisiones	(20.563)	111.468	69.519	74.047
Reevaluaciones de instrumentos financieros	2.438	(16.575)	-	-
Pérdidas fiscales	852.654	358.284	(94.005)	(87.378)
Intangibles	-	-	270.512	254.155
Otros	16.910	19.503	17.308	19.777
Total	5.915	15.290	344.625	341.011

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(b.1) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2021

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaria	Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.396.337)	187.644	-	-	(1.208.693)
Activos por derecho de uso	229.255	486.253	-	-	715.508
Amortizaciones	(65.148)	20.533	-	-	(44.615)
Provisiones	144.030	(103.826)	(2.783)	-	37.421
Reevaluaciones de instrumentos financieros	(18.133)	1.616	(58)	-	(16.575)
Pérdidas fiscales (*)	1.557.737	(1.112.075)	-	-	445.662
Intangibles	(270.681)	(1.394)	-	17.920	(254.155)
Otros	(187)	(87)	-	-	(274)
Total	180.536	(521.336)	(2.841)	17.920	(325.721)

83

(b.2) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2022

	Saldo inicial Activo (pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaría	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.208.693)	120.553	-	-	(1.088.140)
Activos por derecho de uso	715.508	(466.001)	-	-	249.507
Amortizaciones	(44.615)	(43.567)	-	-	(88.182)
Provisiones	37.421	(128.070)	567	-	(90.082)
Revaluaciones de instrumentos financieros	(16.575)	19.248	(235)	-	2.438
Pérdidas fiscales (*)	445.662	500.997	-	-	946.659
Intangibles	(254.155)	2.114	-	(18.471)	(270.512)
Otros	(274)	(124)	-	-	(398)
Total	<u>(325.721)</u>	<u>5.150</u>	<u>332</u>	<u>(18.471)</u>	<u>(338.710)</u>

Activos por impuestos diferidos no reconocidos:

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal en el futuro. En total la Sociedad al 31 de diciembre de 2022 ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$ 3.651.023 (MUS\$ 2.638.473 al 31 de diciembre de 2021) los que incluyen activos por impuestos diferidos relacionados con resultados tributarios negativos de MUS\$ 14.930.487 (MUS\$ 9.030.059 al 31 de diciembre de 2021).

(*) Tal como se indica en la Nota 2c), con fecha 26 de noviembre de 2021, la Compañía presentó el Plan de Reorganización y la Declaración de Divulgación asociada, en el que se incluyen entre otros, las proyecciones financieras y las propuestas de emisión de nuevas acciones y de bonos convertibles, parte de ellos destinados a darse en pago de la deuda anterior a dicha fecha. Con esta información la administración actualizó la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto de acuerdo con lo indicado en la Nota 4c) para la Sociedad LATAM Airlines Group en Chile, y determinó que ya no sería probable que se disponga de utilidades tributarias futuras en el período de proyección con los cuales compensar parte de las diferencias temporarias, por lo que registró una Provisión por el activo por impuestos diferidos que estima no será recuperable en el citado período por un monto de MUS\$ 1.251.912. Por otro lado, con fecha 31 de diciembre de 2022 la administración de la filial Lan Cargo S.A., teniendo en consideración proyecciones financieras de años futuros, determinó que no sería probable que se disponga de utilidades tributarias futuras con las cuales compensar parte de las diferencias temporarias, por lo que se registró una provisión por el activo por impuestos diferidos que estima no será recuperable por un monto de MUS\$ 6.173.

84

(Gasto)/ingreso por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
(Gasto)/Ingreso por impuestos a las ganancias		
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes	(14.064)	(47.139)
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	-	(460)
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes, neto, total	<u>(14.064)</u>	<u>(47.599)</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos a las ganancias		
(Gasto)/Ingreso diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	5.150	(521.336)
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, total	<u>5.150</u>	<u>(521.336)</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos a las ganancias	<u>(8.914)</u>	<u>(568.935)</u>

Composición del (Gasto)/ingreso por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes, neto, extranjero	19.573	(9.943)
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes, neto, nacional	(33.637)	(37.656)
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes, neto, total	<u>(14.064)</u>	<u>(47.599)</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, extranjero	(532)	4.309
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, nacional	5.682	(525.645)
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, total	<u>5.150</u>	<u>(521.336)</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos a las ganancias	<u>(8.914)</u>	<u>(568.935)</u>

85

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% al 31 de diciembre de 2022 y 2021).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021	2022	2021
	MUS\$	MUS\$	%	%
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las garantías utilizando la tasa legal	(363.434)	1.102.736	(27,00)	(27,00)
Efecto impositivo por cambio de tasa legal	9.016	-	0,67	-
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	20.398	54.775	1,52	(1,34)
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles (*)	1.201.618	9.444	89,27	(0,23)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	(33.855)	(30.928)	(2,52)	0,76
Otros incrementos (disminuciones):				
Impuesto diferido término anticipado de financiamiento de aeronave	90.823	205.458	6,75	(5,03)
Provisión de activos por impuestos diferidos no recuperables	(6.173)	(1.251.912)	(0,46)	30,65
Activo por Impuestos diferidos no registrados	(990.095)	(667.702)	(73,56)	16,35
Otros incrementos (disminuciones)	62.788	9.194	4,66	(0,23)
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	354.520	(1.671.671)	26,33	40,93
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las garantías utilizando la tasa efectiva	(8.914)	(568.935)	(0,67)	13,93

(*) Al 31 de diciembre de 2022, este monto incluye principalmente MUS\$ 974.826 y MUS\$ 218.775 relacionado con los montos resultantes de la ganancia de la baja de pasivos financieros como resultado de la salida del Capítulo 11, y el costo de emisión de acciones no sujeto a impuestos, respectivamente.

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	332	(2.841)

86

NOTA 18 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	629.106	3.869.040
(b) Pasivos por arrendamiento	173.735	578.740
(c) Derivados de cobertura	-	2.734
(d) Derivados de no cobertura	-	2.937
Total corriente	802.841	4.453.451
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	3.936.320	3.566.804
(b) Pasivos por arrendamiento	2.042.719	2.381.898
Total no corriente	5.979.039	5.948.702

(a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
Préstamos a exportadores	-	159.161
Préstamos bancarios (3)	353.284	415.087
Obligaciones garantizadas (5)(6)	17.887	75.593
Otras obligaciones garantizadas (1)(3)	66.239	2.546.461
Subtotal préstamos bancarios	437.410	3.196.302
Obligaciones con el público (3)	33.383	396.345
Arrendamientos financieros (4)(5)(6)(7)	156.285	199.885
Otros préstamos	2.028	76.508
Total corriente (2)	629.106	3.869.040
No corriente		
Préstamos bancarios (3)	1.032.711	106.751
Obligaciones garantizadas (5)(6)	307.174	434.942
Otras obligaciones garantizadas	408.065	178.961
Subtotal préstamos bancarios	1.747.950	720.654
Obligaciones con el público (3)	1.256.416	1.856.853
Arrendamientos financieros (4)(5)(6)(7)	931.954	989.297
Total no corriente (2)	3.936.320	3.566.804
Total obligaciones con instituciones financieras (2)	4.565.426	7.435.844

(1) Durante marzo y abril de 2020, LATAM Airlines Group S.A. giró la totalidad (US\$ 600 millones) de la línea de crédito comprometida “Revolving Credit Facility (RCF)”. La línea es de carácter garantizado con colateral compuesto por aviones, motores y repuestos, la cual estuvo completamente girada hasta el 3 de Noviembre de 2022. Una vez emergidos del capítulo 11, dicha línea fue completamente repagada y se encuentra disponible para ser utilizada.

(2) Con fecha 26 de mayo de 2020 LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia y Ecuador se acogieron, en el Tribunal para el distrito sur de Nueva York, a la protección del Capítulo 11 de la ley de quiebra de los Estados Unidos. Bajo la Sección 362 del Código de quiebra. Lo mismo ocurrió para TAM LINHAS AÉREAS S.A. y sus filiales (todas filiales de LATAM en Brasil), con fecha 9 de julio de 2020. El haberse acogido al Capítulo 11 suspende automáticamente la mayoría de las acciones contra LATAM y sus filiales, incluidas la mayoría de las acciones para cobrar las obligaciones financieras incurridas antes de la fecha de acogida del Capítulo 11 o para ejercer control sobre la propiedad de LATAM y sus filiales. En consecuencia, aunque la presentación de quiebra puede haber provocado incumplimientos para algunas de las obligaciones de LATAM y sus filiales, las contrapartes no pueden tomar ninguna acción como resultado de dichos incumplimientos.

Luego, con fecha 3 de noviembre, la compañía y todas sus filiales emergieron satisfactoriamente de Capítulo 11.

(3) Con fecha 29 de septiembre de 2020, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo un financiamiento Debtor-in-Possession (“DIP”) por un total de US\$ 2.450 millones, que consistió en US\$ 1.300 millones de un tramo A (“Tramo A”) y US\$ 1.150 millones de un tramo C (“Tramo C”), de los cuales US\$ 750 millones fueron proveídos por partes relacionadas. Las obligaciones bajo el DIP fueron garantizadas por activos de propiedad de LATAM y de ciertas filiales, incluyendo, pero no limitado a, acciones, ciertos motores y repuestos.

Con fecha 8 de octubre de 2020, LATAM realizó un giro parcial por US\$ 1.150 millones del Tramo A y Tramo C, y luego, en o alrededor del 22 de junio de 2021, LATAM realizó un giro adicional por US\$ 500 millones del Tramo A y Tramo C.

Con fecha 18 de octubre de 2021, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo aprobación de la Corte por un tramo B (“el “Tramo B”) del financiamiento DIP por hasta un total de US\$ 750 millones. Las obligaciones de este Tramo B, al igual que los tramos anteriores, fueron garantizadas con las mismas garantías otorgadas por LATAM y sus filiales sujetas al Procedimiento Capítulo 11, incluyendo sin limitación, mediante prendas sobre acciones, ciertos motores y repuestos. Los siguientes giros del DIP se debían realizar al Tramo B hasta que la proporción girada de este último fuese igual a la de los tramos anteriores. Una vez que esta proporción se igualara, los giros posteriores serían pro-rata.

Con fecha 10 de noviembre de 2021, la Compañía realizó un giro parcial por US\$ 200 millones del Tramo B y posteriormente el 28 de diciembre de 2021, LATAM realizó un nuevo giro por US\$ 100 millones. Con posterioridad a estos giros, LATAM todavía contaba con US\$ 1.250 millones de línea disponible para futuros giros.

Con fecha 14 de marzo 2022, LATAM realizó un giro por MMUS\$ 38,6 del Tramo A, US\$ 227,3 millones del Tramo B y US\$34,1 millones del Tramo C.

El DIP tenía fecha de vencimiento el 8 de abril de 2022, sujeto a una potencial extensión, a elección de LATAM, por 60 días adicionales en el evento que el plan de reorganización de LATAM haya sido confirmado por una orden del Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, pero el plan no sea efectivo aún. Finalmente, destacar que esta extensión no se realizó y que este financiamiento DIP fue pagado en su totalidad el 8 de abril de 2022, siendo reemplazado por un nuevo refundido y modificado Contrato de Crédito DIP.

Con fecha 17 de febrero de 2022, LATAM presentó una propuesta inicial (la “Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada”) de un texto refundido y modificado del contrato denominado Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York.

Con fecha 14 de marzo de 2022, el Directorio de la Sociedad por unanimidad de los directores independientes, acordó aprobar una Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada, sujeto a la aprobación del Tribunal. El 14 de marzo de 2022 se presentó al Tribunal para su aprobación un nuevo texto refundido y modificado del Contrato de Crédito DIP Existente (el “Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”). El Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (i) refinanciaba y sustituía en su totalidad los Tramos A, B y C existentes en el Contrato de Crédito DIP Existente; (ii) contemplaba una fecha de vencimiento acorde con el calendario que los Deudores preveían para emerger del Procedimiento Capítulo 11; e (iii) incluía ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con el Contrato de Crédito DIP Existente y la Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada. Las obligaciones bajo el DIP fueron garantizadas por activos de propiedad de LATAM y de ciertas de sus filiales, incluyendo, pero no limitado a, acciones, ciertos motores y repuestos.

Con fecha 8 de abril de 2022 se suscribió un texto refundido y modificado (el “Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”) del Contrato de Crédito DIP Original, el cual modificó y refundió dicho contrato y repagó las obligaciones pendientes de pago bajo el mismo (esto es, bajo sus Tramos A, B y C). El monto total del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado fue de MMUS\$ 3.700 millones. El Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (i) incluyó ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con el Contrato de Crédito DIP Existente; y (ii) contempló una fecha de vencimiento acorde con el calendario que LATAM preveía para emerger del Procedimiento Capítulo 11. Respecto a esto último, la fecha de vencimiento programada del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado era el 8 de agosto de 2022, sujeto a posibles extensiones que, en ciertos casos, tenían fecha tope el 30 de noviembre de 2022.

Asimismo, con fecha 8 de abril de 2022, tuvo lugar el desembolso inicial bajo el Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado por la cantidad de US\$ 2.750 millones. Con fecha 28 de abril de 2022 se firmó una modificación a dicho contrato extendiendo la fecha de vencimiento del 8 de agosto de 2022 al 14 de octubre de 2022.

Con fecha 12 de octubre de 2022, dicho Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado fue repagado en su totalidad con el financiamiento DIP-to-Exit, el cual contempló un financiamiento puente para bonos senior garantizados con vencimiento en 2027 por US\$750 millones, US\$750 millones en otro financiamiento puente para bonos senior garantizados con vencimiento en 2029, un Financiamiento a Plazo de US\$750 millones, un financiamiento llamado Junior DIP, por un total de US\$1.146 millones, y, por último, una Línea de Crédito Rotativa de US\$500 millones, la cual no está girada. El financiamiento DIP-to-exit fue colateralizado por activos de propiedad de LATAM

y de ciertas de sus filiales. De estos, el Junior DIP contemplaba una prioridad subordinada al resto de los créditos.

Con fecha 18 de octubre de 2022, los Créditos Puente fueron parcialmente repagados por: i) una emisión de bonos exenta de registro en virtud del U.S. Securities Act de 1933, según sea modificado (la “Ley de Valores”), de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2027 (los “Bonos a 5 Años”), por un monto total de capital de US\$450 millones y ii) una emisión de bonos exenta de registro bajo la Ley de Valores de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2029 (los “Bonos a 7 Años”), por un monto total de capital de US\$700 millones.

En contexto de la salida de la Compañía del Procedimiento Capítulo 11 con fecha 3 de noviembre de 2022, los Créditos Puente se terminaron de pagar con los siguientes ingresos: US\$350 millones correspondiente a un préstamo incremental del Préstamo a Plazo B, US\$450 millones de los Bonos a 5 años; US\$700 millones de los Bonos a 7 años; y el financiamiento de salida por US\$ 1,1 billones con parte de los ingresos obtenidos del aumento de capital implementado en el contexto del proceso de reorganización por un total aproximado de US\$ 10,3 billones, a través de la emisión de nuevas acciones de pago y bonos convertibles.

Con fecha 31 de marzo 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó y, subsecuentemente con fecha 13 de abril de 2021, emitió una orden aprobando la moción presentada por la Compañía para extender ciertos contratos de arriendo de 3 aeronaves.

(4) Con fecha 17 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de una aeronave financiada bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 130,7.

(5) Con fecha 30 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 3 aeronaves financiadas bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 307,4.

(6) Con fecha 1 de noviembre de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 1 motor financiado bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 19,5.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Tipo de moneda		
Real brasileño	314.322	338.953
Peso chileno (U.F.)	157.288	639.710
Dólar estadounidense	4.093.816	6.457.181
Total	4.565.426	7.435.844

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2022
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable			Tasa nominal %	
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			MUS\$	%
Préstamos bancarios																			
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	70.951	-	-	70.951	173	-	70.951	-	-	71.124	Trimestral	7,26	7,26	
0-E	GOLDMAN SACHS	EE.UU.	US\$	2.750	8.250	22.000	1.067.000	-	1.100.000	30.539	8.250	22.000	939.760	-	1.000.549	Trimestral	18,46	13,38	
Obligaciones con el público																			
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	-	-	-	-	156.783	156.783	505	-	-	-	156.783	157.288	Al Vencimiento	2,00	2,00	
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	3	3	Al Vencimiento	1,00	1,00	
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	-	-	-	450.000	700.000	1.150.000	-	32.878	-	430.290	669.340	1.132.508	Al Vencimiento	15,00	13,38	
Obligaciones garantizadas																			
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	1.761	6.907	22.890	26.035	126.605	184.198	2.637	6.907	22.212	25.627	126.048	183.431	Trimestral	5,76	5,76	
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	2.208	6.110	32.620	33.210	67.457	141.605	2.233	6.110	32.620	33.210	67.457	141.630	Mensual/Trimestral	8,20	8,20	
Otras obligaciones garantizadas																			
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	14.667	29.333	231.000	-	275.000	3.837	14.667	26.153	228.880	-	273.537	Trimestral	8,24	8,24	
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	11.345	34.624	66.419	-	-	112.388	11.404	34.624	66.419	-	-	112.447	Trimestral	6,23	6,23	
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	-	-	-	-	-	-	1.470	-	-	-	-	1.470	Al Vencimiento	1,00	1,00	
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US\$	-	-	17.737	36.431	32.444	86.612	237	-	17.738	36.431	32.444	86.850	Trimestral	2,01	1,78	
Arrendamientos financieros																			
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	6.825	5.689	-	-	-	12.514	6.888	5.689	-	-	-	12.577	Trimestral	6,19	5,47	
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	6.596	20.048	1.521	-	-	28.165	6.776	20.048	1.516	-	-	28.340	Trimestral	5,99	5,39	
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	6.419	19.341	53.207	55.696	104.475	239.138	8.545	19.341	52.881	55.478	103.905	240.150	Trimestral	6,44	6,44	
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	16.984	51.532	84.177	-	-	152.693	17.831	51.532	79.805	-	-	149.168	Trimestral	4,06	2,85	
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	1.533	4.664	6.393	-	-	12.590	1.579	4.664	6.393	-	-	12.636	Trimestral	5,97	5,97	
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US\$	-	-	113.668	180.260	152.581	446.509	1.923	-	112.666	178.672	151.236	444.497	Trimestral	3,58	2,79	
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	2.321	6.568	20.990	30.557	121.801	182.237	2.321	6.568	20.990	30.557	121.801	182.237	Mensual	10,45	10,45	
Otros préstamos																			
0-E	Varios (*)		US\$	2.028	-	-	-	-	2.028	2.028	-	-	-	-	2.028	Al Vencimiento	-	-	
Total				60.770	178.400	541.906	2.110.189	1.462.149	4.353.414	100.926	211.278	532.344	1.958.905	1.429.017	4.232.470				

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2022

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut emp acreedor	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Anual			
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años		Más de cinco años	Total Valor contable	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		MUS\$	MUS\$	%	%
Préstamos bancarios																		
0-E	Merril Lynch Credit Products LLC	EE.UU	BRL	304.549	-	-	-	-	304.549	314.322	-	-	-	-	314.322	Mensual	3,95	3,95
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	510	1.530	4.080	4.080	7.846	18.046	1.050	1.530	4.080	4.080	7.894	18.634	Semestral / Trimestral	7,23	7,23
Total				305.059	1.530	4.080	4.080	7.846	322.595	315.372	1.530	4.080	4.080	7.894	332.956			
Total consolidado				365.829	179.930	545.986	2.114.269	1.469.995	4.676.009	416.298	212.808	536.424	1.962.985	1.436.911	4.565.426			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2021
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable		Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Préstamos a exportadores																		
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	114.000	-	-	-	-	114.000	123.366	-	-	-	-	123.366	Al Vencimiento	2,96	2,96
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.000	-	-	-	-	20.000	22.742	-	-	-	-	22.742	Al Vencimiento	4,20	4,20
0-E	HSBC	Inglaterra	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	13.053	-	-	-	-	13.053	Al Vencimiento	4,15	4,15
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	10.106	-	-	-	-	10.106	11.040	-	-	-	-	11.040	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	106.427	-	-	106.427	135	-	106.427	-	-	106.562	Trimestral	2,80	2,80
0-E	CITIBANK	EE.UU.	UF	60.935	-	-	-	-	60.935	64.293	-	-	-	-	64.293	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el público																		
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	UF	-	159.679	-	-	343.218	502.897	49.584	159.679	-	-	355.114	564.377	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	-	-	700.000	800.000	-	1.500.000	187.082	-	698.450	803.289	-	1.688.821	Al Vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	16.079	12.412	34.958	37.891	97.135	198.475	17.926	12.412	34.044	37.466	96.379	198.227	Trimestral	1,48	1,48
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	29.054	11.661	32.639	34.970	58.388	166.712	31.375	11.661	32.188	34.733	57.983	167.940	Trimestral	1,64	1,64
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	-	2.209	24.703	32.327	85.119	144.358	-	2.209	24.703	32.327	85.119	144.358	Trimestral/Mensual	3,17	1,60
	SWAP Aviones llegados		US\$	10	-	-	-	-	10	10	-	-	-	-	10	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	273.199	-	-	-	-	273.199	274.403	-	-	-	-	274.403	Al Vencimiento	1,82	1,82
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	7.551	33.131	91.435	24.816	-	156.933	8.259	33.131	91.255	24.816	-	157.461	Trimestral	1,72	1,72
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	-	600.000	-	-	-	600.000	95	600.000	-	-	-	600.095	Al Vencimiento	2,00	2,00
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	1.644.876	-	-	-	1.644.876	-	1.630.390	-	-	-	1.630.390	Al Vencimiento	22,71	12,97
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	-	-	-	25.876	37.014	62.890	183	-	-	25.876	37.014	63.073	Trimestral	1,84	1,84
Arrendamientos financieros																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	682	1.370	-	-	-	2.052	694	1.370	-	-	-	2.064	Trimestral	3,68	3,23
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	19.101	52.371	12.513	-	-	83.985	19.198	52.371	12.359	-	-	83.928	Trimestral	1,37	0,79
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	7.216	19.537	28.165	-	-	54.918	7.313	19.537	27.905	-	-	54.755	Trimestral	1,56	0,96
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	1.335	15.612	52.010	54.443	138.058	261.458	4.472	15.612	51.647	54.064	137.430	263.225	Trimestral	2,09	2,09
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	16.601	50.373	135.201	17.492	-	219.667	17.755	50.373	127.721	17.188	-	213.037	Trimestral	4,03	2,84
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	800	3.842	11.562	647	-	16.851	903	3.842	11.562	647	-	16.954	Trimestral	1,88	1,88
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	-	-	-	248.354	284.773	533.127	1.771	-	-	244.490	280.341	526.602	Trimestral	2,88	2,03
Otros préstamos																		
0-E	Varios (*)		US\$	55.819	-	-	-	-	55.819	55.819	-	-	-	-	55.819	Al Vencimiento	-	-
Total				644.488	2.607.073	1.229.613	1.276.816	1.043.705	6.801.695	911.471	2.592.587	1.218.261	1.274.896	1.049.380	7.046.595			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2021
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862.000-60, 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\$																		
Préstamos bancarios																		
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	619	-	324	-	-	943	666	-	324	-	-	990	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	74.661	-	-	-	-	74.661	98.864	-	-	-	-	98.864	Mensual	4,33	4,33
0-E	Merrill Lynch Credit Products LLC	EE.UU.	BRL	185.833	-	-	-	-	185.833	240.089	-	-	-	-	240.089	Mensual	3,95	3,95
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	433	2.482	2.872	11.539	-	17.326	637	2.481	2.872	11.539	-	17.529	Trimestral	2,74	2,74
0-E	GA Telessis LLC	EE.UU.	US\$	320	1.147	2.695	2.850	3.987	10.999	409	1.147	2.695	2.850	3.987	11.088	Mensual	14,72	14,72
Otros préstamos																		
0-E	DEUTCHEBANK (*)	Brasil	US\$	20.689	-	-	-	-	20.689	20.689	-	-	-	-	20.689	Al Vencimiento		
Total				282.555	3.629	5.891	14.389	3.987	310.451	361.354	3.628	5.891	14.389	3.987	389.249			
Total consolidado				927.043	2.610.702	1.235.504	1.291.205	1.047.692	7.112.146	1.272.825	2.596.215	1.224.152	1.289.285	1.053.367	7.435.844			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

(b) Pasivos por Arrendamientos:

El movimiento de los pasivos por arrendamiento correspondiente al ejercicio informado es el siguiente:

	Aeronaves	Otros	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	3.026.573	94.433	3.121.006
Nuevos contratos	518.478	875	519.353
Término de contratos (*)	(724.193)	(5.300)	(729.493)
Renegociaciones	101.486	5.717	107.203
Pagos	(95.831)	(24.192)	(120.023)
Intereses devengados	88.245	8.334	96.579
Diferencias de cambio	-	3.356	3.356
Diferencia por conversión filiales	-	(2.332)	(2.332)
Otros variaciones	(31.097)	(3.914)	(35.011)
Total cambios	(142.912)	(17.456)	(160.368)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	2.883.661	76.977	2.960.638
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	2.883.661	76.977	2.960.638
Nuevos contratos	354.924	13.019	367.943
Término de contratos (*)	(19.606)	-	(19.606)
Renegociaciones	(76.233)	(4.198)	(80.431)
Efecto salida del capítulo 11 (**)	(995.888)	-	(995.888)
Pagos	(154.823)	(26.172)	(180.995)
Intereses devengados	142.939	9.194	152.133
Diferencias de cambio	-	2.279	2.279
Diferencia por conversión filiales	(2)	7.463	7.461
Otros variaciones	-	2.920	2.920
Total cambios	(748.689)	4.505	(744.184)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2022	2.134.972	81.482	2.216.454

(*) 2021 rechazos flota del periodo, 2022 término de contrato por operación.

(**) Corresponde al efecto por salida de capítulo 11 MUS\$679.273 asociados a claims (Baja de activo por derecho de uso por MUS\$639.728 (Ver Nota 24 (4)) y conversión de bonos por MUS\$39.545) y MUS\$316.615 por cambio de tasa IBR.

La Sociedad reconoce los pagos por intereses relacionados con los pasivos por arrendamiento en el resultado consolidado en el rubro de Costos financieros (Ver Nota 26(c)).

(c) Derivados de cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Valor justo de derivados de tasa de interés	-	2.734	-	-	-	2.734
Total derivados de cobertura	-	2.734	-	-	-	2.734

(d) Derivados de no cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de no cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Derivado de Combustible no registrado como cobertura	-	2.937	-	-	-	2.937
Total derivados de no cobertura	-	2.937	-	-	-	2.937

Los derivados de moneda extranjera corresponden a opciones, forwards y swap.

Operaciones de cobertura

Los valores justos de activos/ (pasivos) netos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Swaps de tasas de interés (1)	8.816	(2.734)
Opciones de combustible (2)	12.594	17.641
Opciones de moneda RS/US\$ (3)	191	-

(1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves y créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(2) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

- (3) Cubre variaciones significativas en los flujos de efectivo esperados asociados a los tipos de cambio, particularmente el de BRL/R\$. Estos contratos se registran como coberturas de flujo de efectivo.

La Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja. En el caso de las coberturas de combustible, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados en los próximos 12 meses desde la fecha de estado de situación financiera consolidado.

Todas las operaciones de cobertura han sido realizadas para transacciones altamente probables, excepto para cobertura de combustible (ver nota 3).

Ver nota 24 (f) para reclasificación a resultados de cada operación de cobertura y los impuestos diferidos relacionados en la Nota 17 b).

NOTA 19 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

La composición de las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUSS	MUSS
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.248.790	1.945.731
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	379.202	2.893.520
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.627.992</u>	<u>4.839.251</u>

(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUSS	MUSS
Acreedores comerciales	967.468	1.439.929
Otras cuentas por pagar	281.322	505.802
Total	<u>1.248.790</u>	<u>1.945.731</u>

A continuación, se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUSS	MUSS
Mantenimiento	108.402	375.144
Proveedores compras técnicas	136.594	328.811
Asesorías y servicios profesionales	131.991	129.682
Tasas embarque	209.370	171.128
Arriendos, mantenimientos y servicios IT	81.119	143.586
Handling y ground handling	126.464	176.142
Combustible	52.606	77.171
Otros gastos del personal	124.000	90.410
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	90.386	104.241
Publicidad	37.351	49.865
Servicios a bordo	43.349	56.072
Compañías Aéreas	14.496	11.250
Tripulación	11.428	12.007
Bonos por Cumplimiento de metas	9.450	11.144
Servicios terrestres	3.049	6.553
Flota JOL	-	9.891
Otros	68.735	192.634
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.248.790</u>	<u>1.945.731</u>

b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUSS	MUSS
Mantenimiento aeronaves y motores (1)	184.753	1.166.181
Gastos de personal devengados	81.857	59.327
Cuentas por pagar al personal (2)	74.802	58.153
Otros reclamos acordados (3)	-	1.575.005
Otros pasivos devengados	37.790	34.854
Total pasivos devengados	<u>379.202</u>	<u>2.893.520</u>

(1) Al 31 de diciembre de 2021, estos montos incluyen algunos reclamos acordados con arrendadores de aviones relacionados con el mantenimiento además de reclamos acordados de flota, ambos asociados a las negociaciones producto del procedimiento capítulo 11. Los saldos de Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar para 2021, incluyen los montos que fueron parte del acuerdo de reorganización, producto de la entrada al Procedimiento Capítulo 11 el día 26 de mayo de 2020, y el día 9 de julio para las filiales de LATAM en Brasil. Estos saldos fueron pagados a la salida del Capítulo 11, a partir de noviembre hasta diciembre 2022.

98

(2) Participación en utilidades y bonos (Nota 22 letra b).

(3) Para los otros reclamos acordados, se compensaron MUS\$ 26.145 con el Convert G y MUS\$ 1.548.860 con el Convert I.

NOTA 20 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	8.733	24.330	617.692	490.217	626.425	514.547
Contingencias civiles	5.490	3.154	119.483	92.955	124.973	96.109
Contingencias laborales	350	388	175.212	98.254	175.562	98.642
Otros	-	-	13.180	21.855	13.180	21.855
Provisiones Investigación Comisión Europea (2)	-	-	2.397	9.300	2.397	9.300
Total otras provisiones (3)	<u>14.573</u>	<u>27.872</u>	<u>927.964</u>	<u>712.581</u>	<u>942.537</u>	<u>740.453</u>

(1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la Sociedad. Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la Sociedad.

La dotación de provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

- (2) Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.
- (3) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021, incluye el valor razonable correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de la normativa NIIF y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a NIIF 3.

99

Movimiento de provisiones:

	Investigación			Total
	Contingencias (1)	Comisión Europea (2)	Contratos Onerosos	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	558.036	10.097	44.000	612.133
Incremento en provisiones	403.229	-	-	403.229
Provisión utilizada	(84.497)	-	-	(84.497)
Diferencia por conversión filiales	(25.531)	-	-	(25.531)
Reverso de provisiones	(119.029)	-	(44.000)	(163.029)
Diferencia de cambio	(1.055)	(797)	-	(1.852)
Saldos al 31 de diciembre de 2021	<u>731.153</u>	<u>9.300</u>	<u>-</u>	<u>740.453</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	731.153	9.300	-	740.453
Incremento en provisiones	687.558	-	-	687.558
Provisión utilizada	(63.087)	-	-	(63.087)
Diferencia por conversión filiales	28.655	-	-	28.655
Reverso de provisiones	(427.979)	(6.630)	-	(434.609)
Diferencia de cambio	(16.160)	(273)	-	(16.433)
Saldos al 31 de diciembre de 2022	<u>940.140</u>	<u>2.397</u>	<u>-</u>	<u>942.537</u>

- (1) Saldos acumulados incluyen depósito judicial entregado en garantía, con respecto al “Fundo Aeroviario” (FA), por MMUS\$ 74, realizado con el fin de suspender la cobranza y aplicación de multa. La Compañía está discutiendo en el Tribunal la constitucionalidad del requerimiento realizado por FA, calculado a la razón de 2,5% sobre la nómina, en una demanda legal. Inicialmente el pago de dicha contribución fue suspendido por una decisión judicial preliminar y cerca de 10 años después, esta misma decisión fue revocada. Como la decisión no es definitiva, la Compañía ha depositado los valores en abierto hasta aquella fecha, para así, evitar el proseguimiento de la cobranza y la aplicación de la multa.

Por último, si la decisión final es favorable a la Compañía, el depósito realizado y los pagos hechos posteriormente volverán a TAM. Por otro lado, si el tribunal confirma la primera decisión, dicho depósito se convertirá en un pago definitivo a favor del Gobierno de Brasil. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2022 se encuentra descrita en la Nota 30 en el N° Rol de la causa 2001.51.01.012530-0.

- (2) Provisión por Investigación Comisión Europea

Provisión constituida con ocasión del proceso iniciado en diciembre de 2007 por la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea en contra de más de 25 líneas aéreas cargueras, entre las cuales se encuentra Lan Cargo S.A., y que forma parte de la investigación global iniciada en el año 2006 por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea, la que fuera llevada a cabo en forma conjunta por las autoridades Europeas y de los Estados Unidos de Norteamérica.

100

Respecto a Europa, la Dirección General de Competencia impuso multas por un total de € 799.445.000 (setecientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y cinco mil Euros) por infracciones a la normativa de la Unión Europea sobre libre competencia en contra de once (11) aerolíneas, entre las cuales se encuentran LATAM Airlines Group S.A. y su filial Lan Cargo S.A. Por su parte, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A., en forma solidaria, han sido multadas por la cantidad de € 8.220.000 millones (ocho millones doscientos veinte mil Euros), por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de LATAM. Con fecha 24 de enero de 2011, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea volvió a adoptar su decisión original de imponer a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa antes mencionada. El 31 de mayo de 2017 Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. solicitaron la anulación de esta Decisión a la Corte General de la Unión Europea. Presentamos nuestra defensa en diciembre de 2017. Con fecha 12 de julio de 2019 participamos en una audiencia ante el Tribunal Europeo de Justicia en la que confirmamos nuestra solicitud de anulación de la decisión o en su lugar una rebaja del importe de la multa. El 30 de marzo de 2022 el Tribunal Europeo emitió su fallo y rebajó el importe de nuestra multa de 8.220.000 Euros a 2.240.000 Euros. Este fallo puede ser recurrido por ambas partes antes del 15 de junio de 2022. Asimismo, el 17 de diciembre de 2020 la Comisión Europea había presentado una prueba de reclamación por el total del importe de la multa de 8.220.000 Euros ante el Tribunal de Nueva York que se ocupa del procedimiento de reorganización financiera solicitado por LATAM Airlines Group, S.A. y LAN Cargo, S.A. (Chapter 11) en mayo de 2020. El importe de esta reclamación podría ser modificado sujeto a la eventual apelación del fallo del Tribunal Europeo. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2022 se encuentra descrita en la Nota 30 en el punto 2 juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

101

NOTA 21 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (1)(2)	2.533.081	2.273.137	420.208	512.056	2.953.289	2.785.193
Impuesto a las ventas	7.194	3.870	-	-	7.194	3.870
Retenciones	40.810	31.509	-	-	40.810	31.509
Otros impuestos	12.045	4.916	-	-	12.045	4.916
Otros pasivos varios	49.121	19.144	-	-	49.121	19.144
Total otros pasivos no financieros	2.642.251	2.332.576	420.208	512.056	3.062.459	2.844.632

Movimiento Ingresos diferidos

	Ingresos diferidos							
	Saldo inicial	(1)		Fidelización (acreditación y canje)	Caducidad pasajes	Diferencia de conversión	Otros	Saldo final
		Reconocimiento	Uso					
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	2.738.888	4.221.168	(4.053.345)	(12.091)	(114.227)	-	4.800	2.785.193
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	2.785.193	9.772.469	(9.077.188)	(241.201)	(314.027)	4.585	23.458	2.953.289

- (1) El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021; y al programa de pasajero frecuente LATAM Pass.

LATAM Pass es el programa de pasajero frecuente de LATAM que permite premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de millas o puntos que pueden ser canjeados por pasajes o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan millas o puntos LATAM Pass cada vez que vuelan en LATAM y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

- (2) Al 31 de diciembre de 2022, los Ingresos diferidos incluyen MUS\$ 41.318 correspondiente al saldo por devengar de la compensación comprometida por Delta Air Lines, Inc., el cual es reconocido en resultados, en función de la estimación de diferenciales de ingresos, hasta la implementación de la alianza estratégica. Durante el ejercicio, la Sociedad ha reconocido MUS\$ 30.408 por este concepto.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantiene un saldo de MUS\$ 29.507 en el rubro Cuentas por pagar comerciales del Estado de Situación Financiera, correspondiente a la compensación de los costos a incurrir.

102

NOTA 22 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Prestaciones por jubilación	45.076	35.075
Prestaciones por renunciaciones	6.365	5.817
Otras prestaciones	42.047	15.341
Total provisiones por beneficios a los empleados	93.488	56.233

a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciaciones y otras prestaciones:

	Saldo inicial	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes	Beneficios pagados	(Garancia)/ Pérdida Actuarial	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	74.116	(11.391)	(5.136)	10.018	(11.374)	56.233
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	56.233	53.254	(4.375)	(9.935)	(1.689)	93.488

Los principales supuestos empleados en el cálculo, para la provisión en Chile, se presentan a continuación:

Supuestos	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
Tasa de descuento	5,37%	5,81%
Tasa esperada de incremento salarial	5,23%	3,00%
Tasa de rotación	5,14%	5,14%
Tasa de mortalidad	RV-2014	RV-2014
Tasa de inflación	3,61%	3,44%
Edad de jubilación mujeres	60	60
Edad de jubilación hombres	65	65

La tasa de descuento corresponde a la tasa de los Bonos del Banco Central de Chile BCP a 20 años plazo. Las tablas de mortalidad RV-2014, corresponden a las establecidas por la Comisión para el Mercado Financiero de Chile y para la determinación de las tasas de inflación; se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

El cálculo del valor presente de la obligación por beneficios definidos es sensible a la variación de algunos supuestos actuariales como tasa de descuento, incremento salarial, rotación e inflación.

103

A continuación, se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Tasa de descuento		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(3.308)	(2.642)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	3.724	2.959
Tasa de Crecimiento Salarial		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	3.520	2.849
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(3.216)	(2.613)

(b) Provisión por beneficio, corto plazo:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Participación en utilidades y bonos (*)	74.802	58.153

(*) Cuentas por pagar al personal (Nota 19 letra b)

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

(c) Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Sueldos y salarios	(1.024.304)	(825.792)
Beneficios a corto plazo a los empleados	(121.882)	(122.650)
Otros gastos de personal	(120.150)	(93.457)
Total	(1.266.336)	(1.041.899)

NOTA 23 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2022 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	249.710	276.816
Flota (JOL)	40.000	124.387
Tasas Aeroportuarias y de Sobrevuelo	19.866	26.321
Provisión vacaciones y gratificaciones	16.539	14.545
Otros pasivos varios	169	30.357
Total cuentas por pagar, no corrientes	<u>326.284</u>	<u>472.426</u>

NOTA 24 - PATRIMONIO
(a) Capital

El objetivo de la Sociedad es mantener un nivel adecuado de capitalización, que le permita asegurar el acceso a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a sus accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2022, es la cantidad de MUS\$ 13.298.486, dividido en 605.231.854.725 acciones (MUS\$ 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones al 31 de diciembre de 2021), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. El total de acciones autorizadas de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2022, corresponde a 606.407.693.000 acciones. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento.

En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía celebrada el 5 de julio de 2022, se acordó a aumentar el capital de la Compañía en US\$ 10.293.269.524, mediante la emisión de 73.809.875.794 acciones de pago y 531.991.409.513 acciones de respaldo, todas ordinarias, de una misma y única serie, sin valor nominal, de los cuales: (a) US\$ 9.493.269.524, representados por 531.991.409.513 nuevas acciones, a ser destinadas a responder a la conversión de los Bonos Convertibles, según este término se define más adelante (las "Acciones de Respaldo"); y (b) US\$ 800.000.000, representados por 73.809.875.794 nuevas acciones, de pago (las "Nuevas Acciones de Pago"), a ser ofrecidas preferentemente a los accionistas. Con fecha 12 de septiembre de 2022 se dio inicio a la colocación preferente de los Bonos Convertibles y a su vez de las Nuevas Acciones de Pago, finalizando en las siguientes fechas, según se explica a continuación:

1. Con fecha 12 de octubre de 2022 concluyó el periodo legal de 30 días de opción preferente (el "POP") de (i) las 73.809.875.794 Nuevas Acciones de Pago, emitidas e inscritas en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero ("CMF"); y (ii) los US\$ 1.257.002.540 bonos convertibles en acciones Serie G, los US\$ 1.372.839.695 bonos convertibles en acciones Serie H y los US\$ 6.863.427.289 bonos convertibles en acciones Serie I, todos inscritos en el Registro de Valores de la CMF (conjuntamente, los "Bonos Convertibles").

2. Con fecha 13 de octubre de 2022, tuvo lugar la segunda vuelta de suscripción de las Nuevas Acciones de Pago, en la cual tuvieron derecho a participar los accionistas o cesionarios que suscribieron Nuevas Acciones de Pago en el POP y que manifestaron a LATAM, al tiempo de la suscripción, su intención de participar en la Segunda Vuelta.

3. Conforme a lo previamente informado, el remanente fue colocado, con sujeción a la normativa legal y reglamentaria aplicable, conforme a las reglas que gobiernan la oferta de las Nuevas Acciones de Pago y los Bonos Convertibles, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 10 del Reglamento de la Ley de Sociedades Anónimas. Dicha colocación incluyó, entre otras cosas, la colocación de parte del remanente entre (i) un grupo de acreedores valistas de LATAM representados por Evercore y ciertos tenedores de bonos chilenos emitidos por LATAM (conjuntamente, los "Acreedores Soportantes"); y (ii) Delta Air Lines, Inc., Qatar Airways Investments (UK) Ltd. y el grupo Cueto (conjuntamente, los "Accionistas Soportantes"; y éstos conjuntamente con los Acreedores Soportantes, las "Partes Soportantes") conforme a sus respectivos acuerdos de compromiso de soporte (los "Acuerdos de Compromiso de Soporte").

4. Para efectos de lo anterior, la Sociedad ejerció sus derechos bajo los Acuerdos de Compromiso de Soporte, y requirió en consecuencia a las Partes Soportantes que suscriban y paguen la parte que les corresponda en el Remanente conforme a lo dispuesto en dichos acuerdos. Atendido el período de fondeo contemplado en los Acuerdos de Compromiso de Soporte, la Sociedad logró salir de su proceso de Capítulo 11 con fecha efectiva del 3 de noviembre de 2022. En consecuencia, con esa misma fecha la Sociedad, junto con sus diversas filiales que fueron parte del Procedimiento Capítulo 11, emergieron del mismo (Ver Nota 2, c).

5. Como parte de la implementación de su Plan de Reorganización en el marco de la salida de Capítulo 11, LATAM emitió US\$800 millones en Nuevas Acciones de Pago y US\$9.493.269.524 mediante la emisión de tres clases de Bonos Convertibles en acciones de la Sociedad, equivalentes a un total de 605.801.285.307 acciones de pago. Al 31 de diciembre de 2022, del referido aumento de capital se suscribieron y pagaron 604.625.447.032 acciones, equivalentes a MUS\$ 10.152.221 y se han generado costos de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles por MUS\$ 810.279, los cuales se presentan formando parte del rubro Otras reservas y serán reclasificados al "capital pagado" una vez que se apruebe dicha transferencia en una próxima Junta Extraordinaria de Accionistas.

(b) Movimiento de acciones autorizadas

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas, completamente pagadas y acciones de respaldo a ser entregadas en caso que sea ejercida la respectiva opción de conversión bajo los bonos convertibles actualmente emitidos por la Sociedad:

Movimiento acciones autorizadas:

	Al 31 de diciembre de 2022				Al 31 de diciembre de 2021		
	Número de acciones autorizadas	Número de Acciones pagadas o entregadas en virtud del ejercicio de la opción de conversión	Número de acciones de respaldo de los bonos convertibles pendientes de colocar	Número de acciones a suscribir o no utilizadas	Número de acciones autorizadas	Número de acciones suscritas y pagadas	Número de acciones a suscribir o no utilizadas
Saldo inicial	606.407.693	606.407.693	-	-	606.407.693	606.407.693	-
Nuevas acciones de pago (ERO)	73.809.875.794	73.809.875.794	-	-	-	-	-
Bono Convertible G	19.992.142.087	18.820.511.197	960.098	1.170.670.792	-	-	-
Bono Convertible H	126.661.409.136	126.657.203.849	4.205.287	-	-	-	-
Bono Convertible I	385.337.858.290	385.337.856.192	-	2.098	-	-	-
Subtotal	605.801.285.307	604.625.447.032	5.165.385	1.170.672.890	-	-	-
Saldo final	606.407.693.000	605.231.854.725	5.165.385	1.170.672.890	606.407.693	606.407.693	-

(c) Capital social

El siguiente cuadro muestra el movimiento del capital social:

Movimiento acciones totalmente pagadas:

	Capital Pagado MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2021	3.146.265
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2021	-
Saldo final al 31 de diciembre de 2021	3.146.265
Saldo inicial al 1 de enero de 2022	3.146.265
Nuevas acciones de pago (ERO)	800.000
Bono Convertible G Opciones de conversión de bonos convertibles ejercidas durante el año - Bonos Convertibles (1)	1.115.996
Bono Convertible H Opciones de conversión de bonos convertibles ejercidas durante el año - Bonos Convertibles	1.372.798
Bono Convertible I Opciones de conversión de bonos convertibles ejercidas durante el año - Bonos Convertibles (2)	6.863.427
Subtotal	10.152.221
Saldo final al 31 de diciembre de 2022	13.298.486

(1) Sólo incorpora bonos convertidos entregados en dación de pago correspondiente a liquidación de reclamos del Capítulo 11.

(2) Parte de los Bonos Convertibles fueron para liquidación de reclamos del Capítulo 11.

(d) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUS\$ (178) corresponde a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones que mantenía en cartera.

(e) Otras participaciones en el patrimonio – Bonos convertibles

(e.1) Suscripción de bonos

Los Bonos Convertibles fueron emitidos para ser colocados a cambio de un aporte de efectivo, en dación en pago de acreencias reconocidas en el Procedimiento Capítulo 11 o una combinación de ambos. Los Bonos Convertibles emitidos para ser colocados a cambio de efectivo fueron valuados a valor razonable (al efectivo recibido). Los Bonos convertibles emitidos para ser entregados en dación en pago de otros pasivos fueron valuados considerando el descuento acordado a cada grupo de pasivos a la fecha de salida. La siguiente tabla muestra los 3 Bonos Convertibles a sus valores nominales ajustados, si lo hubiese, para determinar sus valores razonables y el monto de los costos de transacción. El componente de deuda es deducido para determinar la porción de capital. La porción de capital se registra en Otras participaciones en el patrimonio al momento en que se emiten los Bonos Convertibles.

Conceptos	Bono Convertible G MUS\$	Bono Convertible H MUS\$	Bono Convertible I MUS\$	Total Bonos Convertibles MUS\$
Valor Nominal	1.115.996	1.372.837	6.863.427	9.352.260
Ajuste al valor razonable de los bonos convertibles a la fecha de emisión	(923.616)	-	(2.686.854)	(3.610.470)
Costos de emisión	-	(24.812)	(705.467)	(730.279)
Subtotal	(923.616)	(24.812)	(3.392.321)	(4.340.749)
Valor razonable de los bonos convertibles	192.380	1.348.025	3.471.106	5.011.511
Componente de deuda a la fecha de emisión	-	(102.031)	-	(102.031)
Componente de patrimonio a la fecha de emisión	192.380	1.245.994	3.471.106	4.909.480

(e.2) Conversión de bonos en acciones

Al 31 de diciembre de 2022 se han convertido en acciones los siguientes bonos:

Conceptos	Bono Convertible G MUS\$	Bono Convertible H MUS\$	Bono Convertible I MUS\$	Total Bonos Convertibles MUS\$
Porcentaje de conversión sobre bonos suscritos	100,000%	99,997%	100,000%	
Opción de conversión de Bonos convertibles ejercidos	1.115.996	1.270.767	6.863.427	9.250.190
Componente deuda Convertida	-	102.031	-	102.031
Total bonos convertidos	1.115.996	1.372.798	6.863.427	9.352.221

La opción de conversión de la emisión de bonos convertibles, clasificados como patrimonio se determina deduciendo el monto del componente de pasivo del valor justo del instrumento compuesto (es decir, el bonos convertibles) en su conjunto. Este se reconoce e incluye en el patrimonio, neto de los efectos del impuesto a las ganancias y no se vuelve a medir posteriormente. Asimismo, la opción de conversión clasificada como patrimonio neto permanecerá en el patrimonio neto hasta que se ejerza la opción de conversión, en cuyo caso, el saldo registrado en el patrimonio

neto se transferirá al capital pagado. A la fecha de emisión de estos Estados financieros, la porción no convertida en patrimonio corresponde a MUS\$39.

(e.3) Bonos convertibles

Las condiciones contractuales de los Bonos Convertibles G, H e I consideran la entrega de una cantidad fija de acciones de LATAM Airlines Group S.A. al momento del ejercicio de la opción de conversión de cada uno de ellos. Lo anterior determinó la clasificación de los bonos convertibles como instrumentos de patrimonio, a excepción del Bono H el que considera, además de la entrega de una cantidad fija de acciones, el pago de un 1% de interés anual con ciertas condiciones para su pago y su devengo a partir de 60 días posteriores a la Fecha de Salida. El pago de este interés da origen al reconocimiento de un componente de pasivo para el Bono convertible clase H.

A la fecha de emisión, el valor razonable del componente de pasivo por un monto de MUS\$ 102.031 fue estimado utilizando la tasa de interés vigente en el mercado para instrumentos similares no convertibles.

Los costos de transacción relacionados con el componente de pasivo se incluyen en el valor en libros de la porción de pasivo y se amortizan durante el periodo de los bonos convertibles usando el método de interés efectivo. Al 31 de diciembre de 2022 la porción de deuda ha sido convertida en patrimonio.

(f) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial	Plan de opciones sobre acciones	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	37.235	-	37.235
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	37.235	-	37.235

Estas reservas dicen relación con los "Pagos basados en acciones", explicados en Nota 33.

(g) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial	Transacciones con no controlantes	Reservas legales	Otras reservas varias	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	2.452.019	(3.383)	(538)	-	2.448.098
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	2.448.098	-	-	(4.420.749)	(1.972.651)

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.665.692	2.665.692
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con no controlantes (3)	(216.656)	(216.656)
Ajuste del valor justo de bonos convertibles (4)	(3.610.470)	-
Costo de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles (5)	(810.279)	-
Otras	(3.558)	(3.558)
Total	(1.972.651)	2.448.098

- 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 distribuible y sólo puede ser capitalizada.
- 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).
- El ajuste al valor razonable de los bonos convertibles emitidos en dación en pago por acuerdos de claims del Capítulo 11 se valuó considerando el descuento que liquidó cada grupo de pasivos a la fecha de surgimiento. Corresponden a: ganancia por descuento de cuentas por pagar y otras cuentas por pagar por MUS\$ 2.550.306 (ver nota 26d), ganancia por descuento de pasivos financieros por MUS\$ 420.436 (ver nota 26e) y ganancia por descuento de pasivos por arrendamiento que se encuentra registrado contra el activo por derecho de uso por MUS\$ 639.728.
- Corresponde al 20% de la suma del compromiso de nuevos fondos de los acreedores soportantes bajo los Bonos Convertibles Serie I y las Nuevas Acciones de Pago, más costos adicionales por extensión del acuerdo de soporte de los acreedores soportantes y accionistas soportantes.

110

(h) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por diferencias de cambio por conversión	Reservas de cobertura de flujo de caja	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	(3.790.513)	(60.941)	-	(25.985)	(3.877.439)
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	-	380	(380)	-	-
Saldos iniciales re expresado al 1 de enero de 2021	(3.790.513)	(60.561)	(380)	(25.985)	(3.877.439)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	39.602	(23.692)	-	15.910
Reclasificado de ORI a resultados	-	(16.641)	6.509	-	(10.132)
Impuesto diferido	-	(58)	-	-	(58)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	-	10.017	10.017
Impuesto Diferido IAS Actuarialespor Beneficios a los empleados	-	-	-	(2.782)	(2.782)
Diferencia por conversión filiales	18.354	(732)	-	-	17.622
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	(3.846.862)
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	(3.846.862)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	51.323	(23.845)	-	27.478
Reclasificación de ORI a resultados	-	31.293	19.946	-	51.239
Reclasificación de ORI al valor del activo cubierto	-	(8.143)	-	-	(8.143)
Impuesto diferido	-	(235)	-	-	(235)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	-	(9.933)	(9.933)
Impuesto Diferido IAS Actuarialespor Beneficios a los empleados	-	-	-	566	566
Diferencia por conversión filiales	(33.401)	694	(160)	-	(32.867)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2022	(3.805.560)	36.542	(21.622)	(28.117)	(3.818.757)

(h.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.

(h.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor razonable al cierre de cada período, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

111

(h.3) Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos

Se originan por incrementos o disminuciones en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos, debido a cambios en las suposiciones actuariales y ajustes por experiencia, este último originado por diferencias entre los supuestos iniciales y los sucesos efectivamente ocurridos en el plan.

(i) Ganancias (pérdidas) acumuladas

Movimiento de las Ganancias (pérdidas) acumuladas:

Periodos	Saldo inicial	Resultado del ejercicio	Dividendos	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	(4.193.615)	(4.647.491)	-	(8.841.106)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	(8.841.106)	1.339.210	-	(7.501.896)

(j) Dividendos por acción

Durante el año 2022 y 2021 no se pagó dividendo.

NOTA 25 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Pasajeros	7.636.429	3.342.381
Carga	1.726.092	1.541.634
Total	9.362.521	4.884.015

112

NOTA 26 - COSTOS Y GASTOS POR NATURALEZA

(a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Combustible	(3.882.505)	(1.487.776)
Otros arriendos y tasas aeronáuticas	(1.036.158)	(755.188)
Mantenimiento de aeronaves	(582.848)	(533.738)
Arriendo de aviones (*)	(202.845)	(120.630)
Comisiones	(167.035)	(89.208)
Servicios a pasajeros	(184.357)	(77.363)
Otros costos de operaciones	(1.136.490)	(959.427)
Total	(7.192.238)	(4.023.330)

(*) Comenzando en el segundo trimestre 2021 la línea de Arriendo de aviones incluye los costos asociados a los pagos por arriendo sobre la base de horas de vuelo (PBH) para los contratos que han sido modificados incorporando esa estructura. Para estos contratos que incluyen al comienzo del periodo pagos variables sobre la base de horas de vuelo (PBH) y posterior a esto pasan a tener cuotas fijas, se procedió a reconocer un activo por derecho de uso y pasivo por arrendamiento por estos montos a la fecha de modificación del contrato. Estos montos continúan amortizándose sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento desde la fecha de modificación de contrato, incluso si al comienzo tienen un periodo de pagos variables. Por lo tanto, y como resultado de la aplicación de la política contable de arrendamientos, el resultado del ejercicio incluye tanto el gasto de arriendo por los pagos variables (Arriendo de Aeronaves) así como también el gasto producto de la amortización del derecho de uso (incluido en la línea depreciación incluida en la letra b)) y el interés del pasivo por arrendamiento (incluido en Pasivos por arrendamiento letra c)).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Pagos por arrendamientos de activos de bajo valor	(17.959)	(19.793)
Total	(17.959)	(19.793)

113

(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Depreciación (*)	(1.125.154)	(1.114.232)
Amortización	(54.358)	(51.162)
Total	(1.179.512)	(1.165.394)

(*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos (Ver Nota 16 (a)) y del mantenimiento de las aeronaves reconocidas como activos por derecho de uso. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación al 31 de diciembre de 2022 es MUS\$ 463.306 (MUS\$ 351.701 para mismo periodo 2021).

(c) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	(714.310)	(580.193)
Arrendamientos financieros	(45.384)	(46.679)
Pasivos por arrendamientos	(152.132)	(121.147)
Otros instrumentos financieros	(30.577)	(57.525)
Total	(942.403)	(805.544)

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 22, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

114

(d) Ganancias (pérdidas) de actividades de reestructuración

Las Ganancias (pérdidas) de actividades de reestructuración se detallan a continuación.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Renegociación de contratos de flota	(483.068)	(516.559)
Asesorías legales	(323.204)	(91.870)
Indemnizaciones por reestructuración (*)	(80.407)	(46.938)
Rechazo de contratos IT	(2.586)	(26.368)
Rechazo de contratos de flota	-	(1.564.973)
Ajuste valor neto de realización flota disponible para la venta	-	(73.595)
Utilidad efecto salida capítulo 11(**)	2.550.306	-
Otros	18.893	(16.879)
Total	<u>1.679.934</u>	<u>(2.337.182)</u>

(*) Ver Nota 2.1.c.

(**) Ver Nota 24 (g)

(e) Ingresos financieros

Los Ingresos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Claims financieros (*)	491.326	-
Utilidad efecto salida capítulo 11 (**)	420.436	-
Efecto cambio tasa arrendamientos financieros	49.824	-
Otros ingresos varios	90.709	21.107
Total	<u>1.052.295</u>	<u>21.107</u>

(*) Ver Nota 34 (a.4.)

(**) Ver Nota 24 (g)

(f) Otras ganancias (pérdidas)

Las Otras ganancias (pérdidas) se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Compromiso de compra	-	44.000
Ajuste valor neto de realización flota disponible para la venta	(345.410)	-
Otros	(1.667)	(13.326)
Total	<u>(347.077)</u>	<u>30.674</u>

115

NOTA 27 - OTROS INGRESOS, POR FUNCIÓN

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Tours	24.068	11.209
Arriendo de aviones	18.164	6.852
Aduanas y almacenaje	30.323	27.089
Mantenimiento	7.995	15.602
Canjes LATAM Pass no aéreos	23.954	40.481
Otros ingresos varios (*)	49.782	126.098
Total	<u>154.286</u>	<u>227.331</u>

(*) Se incluye dentro de este monto MUS\$ 30.408 en diciembre de 2022 y MUS\$ 118.188 en diciembre de 2021 asociados a la compensación de Delta Air Lines Inc por el JBA firmado en 2019.

NOTA 28 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano, real brasileño y guaraní.

La moneda funcional se define como la moneda del entorno económico principal en el que opera una entidad y en cada entidad todas las otras monedas se definen como moneda extranjera.

Considerando lo anterior, los saldos por moneda señalados en la presente nota, corresponden a la sumatoria del concepto moneda extranjera de cada una de las entidades que componen LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	31 de diciembre de	31 de diciembre de		
	2022	2021	2020	2019
Peso argentino	177,12	102,75	84,14	59,83
Real brasileño	5,29	5,57	5,18	4,01
Peso chileno	855,86	844,69	710,95	748,74
Peso colombiano	4.845,35	4.002,52	3.421,00	3.271,55
Euro	0,93	0,88	0,81	0,89
Dólar australiano	1,47	1,38	1,30	1,43
Boliviano	6,86	6,86	6,86	6,86
Peso mexicano	19,50	20,53	19,93	18,89
Dólar neozelandés	1,58	1,46	1,39	1,49
Nuevo sol peruano	3,81	3,98	3,62	3,31
Guaraní paraguayo	7.332,2	6.866,40	6.900,10	6.442,30
Peso uruguayo	39,71	44,43	42,14	37,24

116

Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUSS	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUSS
<u>Activos corrientes</u>		
Efectivo y equivalentes al efectivo	265.371	262.886
Peso argentino	6.712	6.440
Real brasileño	3.355	9.073
Peso chileno	17.591	9.759
Peso colombiano	8.415	4.745
Euro	19.361	7.099
Dólar estadounidense	168.139	195.264
Otras monedas	41.798	30.506
Otros activos financieros, corriente	14.530	12.728
Peso argentino	3	4
Real brasileño	24	4
Peso chileno	5.778	4.440
Peso colombiano	93	111
Euro	2.483	1.720
Dólar estadounidense	5.709	5.242
Otras monedas	440	1.207
Otros activos no financieros, corrientes	19.425	34.613
Peso argentino	381	5.715
Real brasileño	2.303	1.488
Peso chileno	3.341	20.074
Peso colombiano	544	121
Euro	622	1.936
Dólar estadounidense	4.369	1.106
Otras monedas	7.865	4.173

117

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUSS	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUSS
<u>Activos corrientes</u>		
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	127.666	144.367
Peso argentino	25.035	6.850
Real brasileño	10.669	53
Peso chileno	31.258	47.392
Peso colombiano	176	455
Euro	12.506	24.548
Dólar estadounidense	9.584	43.418
Otras monedas	38.438	21.651
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	138	502
Peso chileno	31	19
Dólar estadounidense	107	483
Activos por impuestos corrientes	15.623	8.674
Peso argentino	186	322
Real brasileño	669	47
Peso chileno	1.569	681
Peso colombiano	1.921	1.618
Euro	68	70
Dólar estadounidense	2	406
Sol peruano	10.300	4.450
Otras monedas	908	1.080
Total activos corrientes	442.753	463.770
Peso argentino	32.317	19.331
Real brasileño	17.020	10.665
Peso chileno	59.568	82.365
Peso colombiano	11.149	7.050
Euro	35.040	35.373
Dólar estadounidense	187.910	245.919
Otras monedas	99.749	63.067

118

	Al 31 de diciembre de 2022 MUSS	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS
<u>Activos no corrientes</u>		
Otros activos financieros, no corrientes	13.366	10.700
Real brasileño	3.495	3.326
Peso chileno	69	62
Peso colombiano	1.344	231
Euro	4.308	2.384
Dólar estadounidense	2.050	2.524
Otras monedas	2.100	2.173
Otros activos no financieros, no corriente	11.909	12.197
Peso argentino	12	32
Real brasileño	8.082	6.924
Dólar estadounidense	3.815	5.241
<u>Activos no corrientes</u>		
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.526	3.985
Peso chileno	4.526	3.985
Activos por impuestos diferidos	2.948	6.720
Peso colombiano	2.567	4.717
Dólar estadounidense	20	10
Otras monedas	361	1.993
Total activos no corrientes	32.749	33.602
Peso argentino	12	32
Real brasileño	11.577	10.250
Peso chileno	4.595	4.047
Peso colombiano	3.911	4.948
Euro	4.308	2.384
Dólar estadounidense	5.885	7.775
Otras monedas	2.461	4.166

119

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2022 MUSS	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS	Al 31 de diciembre de 2022 MUSS	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS
	Pasivos corrientes			
<u>Otros pasivos financieros, corrientes</u>				
Otros pasivos financieros, corrientes	17.062	179.777	602	177.471
Peso argentino	1	1	-	-
Real brasileño	-	31	-	210
Peso chileno	10.697	135.431	602	159.541
Euro	621	259	-	184
Dólar estadounidense	5.558	43.919	-	17.460
Otras monedas	185	136	-	76
<u>Cuentas por pagar comerciales y otras</u>				
cuentas por pagar, corrientes	720.688	772.216	20.995	50.319
Peso argentino	45.345	26.523	3.446	2.335
Real brasileño	48.511	31.013	651	653
Peso chileno	146.395	75.860	1.231	44.438
Peso colombiano	2.330	1.579	31	1.134
Euro	29.502	45.047	11	887
Dólar estadounidense	328.540	474.285	2.883	80
Sol peruano	7.426	2.487	10.886	310
Peso mexicano	12.969	11.297	75	29
Libra esterlina	37.788	45.473	19	86
Peso uruguayo	1.199	775	1.110	58
Otras monedas	60.683	57.877	652	309
<u>Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes</u>				
Peso chileno	-	57	-	-
Dólar estadounidense	-	6	-	-
	-	51	-	-
Otras provisiones, corrientes	29	-	11.655	4.980
Peso chileno	-	-	29	25
Otras monedas	29	-	11.626	4.955

120

<u>Pasivos corrientes</u>	<u>Hasta 90 días</u>		<u>91 días a 1 año</u>	
	<u>Al 31 de diciembre de 2022</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2021</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2022</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2021</u>
	<u>MUS\$</u>	<u>MUS\$</u>	<u>MUS\$</u>	<u>MUS\$</u>
Otros pasivos no financieros, corrientes	16.315	29.057	9.071	-
Peso argentino	87	1.604	6.563	-
Real brasileño	220	859	11	-
Peso chileno	1.568	1.332	178	-
Peso colombiano	294	941	798	-
Euro	546	1.375	173	-
Dólar estadounidense	12.975	21.174	1.063	-
Otras monedas	625	1.772	285	-
Total pasivos corrientes	754.095	981.129	42.323	232.770
Peso argentino	45.433	28.128	10.009	2.335
Real brasileño	48.731	31.903	662	863
Peso chileno	158.660	212.629	2.040	204.004
Peso colombiano	2.624	2.520	829	1.134
Euro	30.669	46.681	184	1.071
Dólar estadounidense	347.073	539.429	3.946	17.540
Otras monedas	120.905	119.839	24.653	5.823

121

Pasivos no corrientes	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes	32.036	33.205	774	15.375	170.437	359.623
Peso chileno	11.544	1.512	774	896	170.437	355.636
Real brasileño	16	86	-	-	-	-
Euro	1.409	135	-	90	-	-
Dólar estadounidense	18.354	31.413	-	14.389	-	3.987
Otras monedas	713	59	-	-	-	-
Cuentas por pagar, no corrientes	58.449	114.097	-	1.451	-	342
Peso chileno	17.259	41.456	-	1.451	-	342
Dólar estadounidense	39.717	71.339	-	-	-	-
Otras monedas	1.473	1.302	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	43.301	49.420	-	-	-	-
Peso argentino	1.917	1.074	-	-	-	-
Real brasileño	37.982	27.532	-	-	-	-
Peso chileno	-	-	-	-	-	-
Peso colombiano	202	255	-	-	-	-
Euro	2.944	10.820	-	-	-	-
Dólar estadounidense	256	9.739	-	-	-	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	55.454	44.816	-	-	-	-
Peso chileno	55.454	44.816	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	189.240	241.538	774	16.826	170.437	359.965
Peso argentino	1.917	1.074	-	-	-	-
Real brasileño	37.998	27.618	-	-	-	-
Peso chileno	84.257	87.784	774	2.347	170.437	355.978
Peso colombiano	202	255	-	-	-	-
Euro	4.353	10.955	-	90	-	-
Dólar estadounidense	58.327	112.491	-	14.389	-	3.987
Otras monedas	2.186	1.361	-	-	-	-

<u>Resumen general de moneda extranjera:</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2022</u> MUS\$	<u>Al 31 de diciembre de 2021</u> MUS\$
Total activos	475.502	497.372
Peso argentino	32.329	19.363
Real brasileño	28.597	20.915
Peso chileno	64.163	86.412
Peso colombiano	15.060	11.998
Euro	39.348	37.757
Dólar estadounidense	193.795	253.694
Otras monedas	102.210	67.233
Total pasivos	1.156.869	1.832.228
Peso argentino	57.359	31.537
Real brasileño	87.391	60.384
Peso chileno	416.168	862.742
Peso colombiano	3.655	3.909
Euro	35.206	58.797
Dólar estadounidense	409.346	687.836
Otras monedas	147.744	127.023
Posición Neta		
Peso argentino	(25.030)	(12.174)
Real brasileño	(58.794)	(39.469)
Peso chileno	(352.005)	(776.330)
Peso colombiano	11.405	8.089
Euro	4.142	(21.040)
Dólar estadounidense	(215.551)	(434.142)
Otras monedas	(45.534)	(59.790)

123

NOTA 29 – GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACCION

Ganancia (Pérdida) básica por acción	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora (MUSS)	1.339.210	(4.647.493)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	96.614.464.231 (*)	606.407.693
Ganancia (Pérdida) básicas por acción (US\$)	0,013861	(7,66397)
Ganancia (Pérdida) diluida por acción	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora (MUSS)	1.339.210 (***)	(4.647.493)
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	98.530.451.071 (**)	606.407.693
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	98.530.451.071	606.407.693
Ganancia (Pérdida) diluidas por acción (US\$)	0,013592	(7,66397)

(*) Al 31 de diciembre de 2022, el número de las acciones básicas ponderadas consideran 606.407.693 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2022 y hasta el 2 de noviembre de 2022. Desde el 3 de noviembre de 2022 y hasta el 31 de diciembre de 2022 aumenta el número de acciones en circulación por el aumento de capital (ERO) y por el incremento diario de los tenedores de bonos convertibles en acciones (Ver movimiento de acciones en Nota 24).

(**) Al 31 de diciembre de 2022, el número de las acciones diluidas ponderadas consideran 606.407.693 acciones desde el 1 de enero de 2022 y hasta el 2 de noviembre de 2022, y 605.801.285.307 acciones en circulación desde el 3 de noviembre de 2022 y hasta el 31 de diciembre de 2022 las cuales incluyen el aumento de capital (ERO) y asumiendo la conversión total de los bonos convertibles que se emitieron a la fecha de salida del Capítulo 11 (Ver movimiento de acciones en Nota 24).

(***) La ganancia (pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora, no cambia la ganancia (pérdida) por acción diluida asociada al Bono convertible H, debido a que este Bono fue convertido en acciones inmediatamente después de su emisión y por lo tanto no devengó intereses.

NOTA 30 – CONTINGENCIAS

I. Juicios.

1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u>
LATAM Airlines Group S.A., Aerovías de Integración Regional S.A., LATAM Airlines Perú S.A., Latam-Airlines Ecuador S.A., LAN Cargo S.A., TAM Linhas Aereas S.A. y 32 filiales	United States Bankruptcy Court for the Southern District of New York	Case No. 20-11254	LATAM Airlines Group S.A., Aerovías de Integración Regional S.A., LATAM Airlines Perú S.A., Latam-Airlines Ecuador S.A., LAN Cargo S.A., TAM Linhas Aereas S.A. y 32 filiales iniciaron un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, presentando una solicitud voluntaria de amparo de acuerdo al mismo (el "Procedimiento Capítulo 11"), que otorga una suspensión automática de ejecución por, a lo menos, 180 días	El 26 de mayo de 2020, LATAM Airlines Group S.A. y 28 subsidiarias (los "Deudores Iniciales") presentaron individualmente una petición voluntaria de reorganización ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebra de los Estados Unidos. Posteriormente, el 7 y 9 de julio de 2020, 9 deudores afiliados adicionales (los "Deudores Posteriores" y junto con los Deudores Iniciales, los "Deudores"), incluida TAM Linhas Aereas S.A., presentaron una petición voluntaria de reorganización ante el Tribunal conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebra de los Estados Unidos. El 26 de noviembre de 2021, los Deudores presentaron un plan conjunto de reorganización junto con una declaración informativa. El 11 de mayo de 2022, los Deudores presentaron una versión revisada del Plan. El 18 de junio de 2022, el Tribunal de Quiebras emitió una orden confirmando el Plan de Reorganización presentado por Deudores (la "Orden de Confirmación"). El 05 de julio de 2022 la Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM acordó la implementación del Plan de reestructuración y la emisión de los instrumentos requeridos para avanzar con la salida del Procedimiento Capítulo 11. Con fecha 3 de noviembre de 2022 LATAM Airlines Group S.A. junto con sus diversas filiales que fueron parte del Procedimiento Capítulo 11 (los "Deudores"), han emergido del mismo. La citada fecha efectiva (la "Fecha Efectiva") del plan de reorganización y financiamiento de LATAM (el "Plan de Reorganización") fue aprobada y confirmada en el procedimiento de reorganización en los Estados Unidos de América (el "Procedimiento Capítulo 11") en virtud de las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos. Con fecha 17 de noviembre de 2022, las 37 filiales de LATAM Airlines Group S.A. presentaron una solicitud para cerrar el Procedimiento Capítulo 11. Con fecha 14 de diciembre de 2022 el Tribunal de Quiebras aprobó la solicitud. A la fecha continúan los procesos de reconciliación de reclamos limitados pendientes bajo Capítulo 11.	MUSS -0-
LATAM Airlines Group S.A.	2° Juzgado Civil de Santiago	C-8553-2020	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero.	El 01 de junio de 2020, LATAM Airlines Group S.A., en su calidad de representante extranjero del procedimiento de reorganización bajo las reglas del Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos, presentó ante el Segundo Juzgado Civil de Santiago la solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero como procedimiento principal, conforme a la ley 20.720. El 04 de junio de 2020 el Tribunal dictó la resolución que reconoce en Chile el procedimiento concursal de reorganización extranjera de la sociedad LATAM Airlines Group S.A. Todos los recursos deducidos contra dicha resolución han sido rechazados y se encuentra, por tanto, firme. Teniendo presente que el 3 de noviembre de 2022 se produjo la Fecha Efectiva del plan de reorganización aprobado y confirmado en el procedimiento principal, el 10 de noviembre de 2022, el representante del procedimiento extranjero presentó ante el tribunal su último reporte mensual conforme al Protocolo de Comunicaciones Transfronterizas.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
Aerovías de Integración Regional S.A.	Superintendencia de Sociedades	-	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización adelantado.	El 4 de junio de 2020, LATAM Airlines Group S.A. y las empresas que fueron admitidas a un procedimiento de reorganización del Capítulo 11 (los "Deudores") ante el Tribunal de Distrito de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (el "Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos") solicitaron la Superintendencia de Sociedades de Colombia (la "Superintendencia de Sociedades") el reconocimiento del procedimiento de reorganización del Capítulo 11 en Colombia sobre la base de la regulación colombiana de insolvencia transfronteriza (Título III de la Ley 1116 de 2006). El 12/06/20, la Superintendencia de Sociedades reconoció en Colombia el proceso de reorganización adelantado ante la Corte de Bancarrota de los Estados Unidos de América para el Distrito Sur de Nueva York como un proceso principal, en los términos del Título III de la Ley 1116 de 2006. El 26 de agosto de 2022, la Superintendencia de Sociedades (i) reconoció la orden dictada por la Corte de Bancarrota el 24 de junio de 2022, por medio de la cual aprobó 8 financiación de salida presentada por Latam Airlines Group S.A. y su filial Aerovías de Integración Regional S.A. y, (ii) autorizó la terminación de las garantías otorgadas en la financiación DIP y la constitución de las nuevas garantías. El 3 de noviembre de 2022, los Deudores notificaron al Tribunal de Quiebras de EE. UU., a los acreedores y a las partes interesadas la fecha de vigencia del Plan de Reorganización.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 26/05/20 LATAM Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El 28 de septiembre de 2020, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El proceso se mantiene vigente. El 13 de mayo de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente. El 1 de diciembre de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de abril de 2022. El proceso se mantiene vigente. El 22 de agosto de 2022, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2022. El 30 de septiembre de 2022, LATAM Finance Limited hace una solicitud para la validación de ciertas obligaciones para garantizar el financiamiento de salida del DIP y nuevos financiamientos DIP en relación a ciertos contratos de financiamiento celebrados por el Grupo LATAM. El 4 de octubre de 2022, la Grand Court of Cayman Islands aprueba dicha solicitud. El proceso se mantiene vigente.	-0-

126						
<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>	
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 26/05/20 Peuco Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El 28 de septiembre de 2020, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El proceso se mantiene vigente. El 13 de mayo de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente. El 1 de diciembre de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de abril de 2022. El proceso se mantiene vigente. El 22 de agosto de 2022, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2022. El 30 de septiembre de 2022, Peuco Finance Limited hace una solicitud para la validación de ciertas obligaciones para garantizar el financiamiento de salida del DIP y nuevos financiamientos DIP en relación a ciertos contratos de financiamiento celebrados por el Grupo LATAM. El 4 de octubre de 2022, la Grand Court of Cayman Islands aprueba dicha solicitud. El proceso se mantiene vigente.	-0-	
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 08/07/20 Piquero Leasing Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 10/07/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El 28 de septiembre de 2020, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El proceso se mantiene vigente. 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. El 1 de diciembre de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de abril de 2022. El 22 de agosto de 2022, Piquero Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta la fecha de entrada en vigencia del plan de reorganización aprobado por el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York el día 18 de junio de 2022. El proceso se mantiene vigente.	-0-	

2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecarga de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y a LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecarga por combustible y fletes.	El 14/04/2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24/01/2011. El 11/05/2015 solicitamos la anulación de la decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la parte operativa de la misma que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a Lan en sólo una de esas cuatro rutas, y en la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta) Con fecha 9/11/2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. la imposición de multa por el importe de MUS\$8.797 (8.220.000 Euros). Esta multa fue apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo de Justicia resolvió la apelación y anulo la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea presentó una nueva decisión reiterando la imposición a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. El 31/05/2017 Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. solicitaron la anulación de esta Decisión a la Corte General de la Unión Europea. Presentamos nuestra defensa en diciembre de 2017. Con fecha 12 de julio de 2019 participamos en una audiencia ante el Tribunal Europeo de Justicia en la que confirmamos nuestra solicitud de anulación de la decisión o en su lugar una rebaja del importe de la multa. El 30 de marzo de 2022 el Tribunal Europeo emitió su fallo y rebajó el importe de nuestra multa de MUS\$8.797 (8.220.000 Euros) a MUS\$2.397 (2.240.000 Euros). Este fallo fue apelado por LAN Cargo, S.A. y LATAM el 9 de junio de 2022. Todas las otras once aerolíneas también recurrieron el fallo que las afectaba. La Comisión Europea respondió a nuestro recurso el 7 de septiembre de 2022. LAN Cargo, S.A. y LATAM respondieron a los argumentos de la Comisión el 11 de noviembre de 2022. La Comisión Europea tiene de plazo para replicar nuestra defensa hasta el 24 de enero de 2023. El 17 de diciembre de 2020 la Comisión Europea había presentado una prueba de reclamación por el total del importe de la multa (MUS\$8.797 (8.220.000 Euros)) ante el Tribunal de Nueva York que se ocupa del procedimiento de reorganización financiera solicitado por LATAM Airlines Group, S.A. y LAN Cargo, S.A. (Chapter 11) en mayo de 2020. El importe de esta reclamación ha sido modificado sujeto a la eventual apelación del fallo del Tribunal Europeo.	2.397

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the Ovre Romerike Distrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos)	-	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, radicaron en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania, estando vigentes actualmente solo el proceso de Noruega y Países Bajos.	Los dos procesos aún pendientes, en Noruega y Países Bajos, se encuentran en fase de radicación de pruebas, sin actividad, en el caso de Noruega desde enero de 2014 y desde febrero de 2021, en el caso de Países Bajos, y la cuantía es indeterminada. Posible.	-0-
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	Acción anulatoria con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobretasa de combustible (Fuel Surcharge).	Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUSS 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUSS 201; (iii) Hernan Merino: MUSS 102; (iv) Felipe Meyer: MUSS 102. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condena en un periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el juzgado de la justicia federal en el presente proceso. ABSA inició una revisión judicial en busca de una reducción adicional del valor de la multa. En diciembre de 2018, el Juez de la Justicia Federal resolvió negativamente en contra de ABSA, indicando que no aplicará una reducción adicional a la multa impuesta. Con fecha 12/03/2019 se publicó la resolución del Juez y con fecha 13/03/2019 presentamos nuestra apelación respecto a esta resolución.	9.847

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.4.03.6105	Recurso de nulidad con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de Febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IPI y II, vinculadas al procedimiento administrativo 10831,005704 / 2006.43	Esperando manifestación de Serasa sobre la carta garantía de TAM y manifestación de la Unión desde el 21/08/2015. Se legalizó la manifestación el 29/01/2016. El 30/03/2016 se presentó un nuevo seguro garantía con los cambios solicitados por PGFN. El 20/05/2016 el proceso fue remitido para PGFN, que se manifestó el 03/06/2016. Sentencia que negó totalmente la solicitud de la empresa en la demanda. En la corte (TRF3) hubo una decisión que eliminó parte de la deuda y mantuvo la otra parte (que ya está adeudada por la Compañía pero que sólo debe pagar al final del proceso – MUS\$3.478 – R\$18.148.281,61). Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	7.822
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0 (vinculado a este proceso los Pas 19515.721154/2014-71, 19515.002963/2009-12)	Demanda ordinaria con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la compañía a cobrar el Fondo Aeronáutico.	Sentencia judicial desfavorable en primera instancia. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. Con el fin de suspender la exigencia del crédito tributario se hizo un depósito en garantía a la Corte por (R\$ 260.223.373,10 -valores originales en 2012/2013), actualmente en MUS\$73.986. El 29/03/2016 se publicó la decisión judicial intimando el Perito para ofrecer todas las aclaraciones solicitadas por las partes en un plazo de 30 días. El 21/06/2016 se presentó la petición de las actoras que solicitan la recepción del dictamen de su asistente y el juicio urgente de la controversia. En caso de perder la causa, no existe monto comprometido adicional al depósito en garantía ya realizado.	73.986
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMPs.	La objeción (manifestações de inconformidade) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, fue distribuido/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.	32.989

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A.	Circuit Court of the Eleventh Judicial Circuit in and for Miami-Dade County, Florida Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá - Colombia	2013-20319 CA 01	El 30 de julio de 2012 Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LATAM Airlines Colombia) inició un proceso legal en Colombia contra de Regional One INC y Volvo Aero Services LLC, con el fin de que se declare que estas compañías son responsables civilmente por los perjuicios morales y materiales causados a LATAM AIRLINES COLOMBIA, derivados del incumplimiento de obligaciones contractuales del avión HK-4107. El 20 de junio de 2013 LATAM AIRLINES COLOMBIA fue notificada de la demanda radicada en los Estados Unidos de Norteamérica por Regional One INC y Dash 224 LLC por daños y perjuicios ocasionados por el avión HK-4107 argumentando incumplimiento por parte de LATAM AIRLINES GROUP S.A. de la obligación aduanera de obtener declaración de importación cuando el avión en abril de 2010 ingresó a Colombia para un mantenimiento solicitado por Regional One	Proceso en Colombia. Se encuentra a cargo del Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá – Colombia. El 31/10/18 el Juez corrió traslado a las partes de la objeción por error grave planteada por VAS contra la traducción presentada por el perito. El proceso entró a despacho desde el 11/03/2019 para cambiar perito de liquidación de perjuicios solicitado por LATAM AIRLINES COLOMBIA debido a que el designado anteriormente no se posesionó y para pronunciarse frente a la objeción por error grave de la traducción al español de documentos aportados en inglés, objeción presentada por VAS y de la que había corrido traslado a las partes en octubre de 2018. Mediante Auto de fecha 13/08/2019 el Juzgado 45 Civil del Circuito, no decidió sobre los asuntos pendientes sino que decretó la nulidad de lo actuado desde el 14/09/ 2018, y ordenó remitir el proceso al Juzgado 46 Civil del Circuito aplicando el artículo 121 del C.G. del Proceso que indica que no podrá transcurrir un lapso superior a un (1) año para dictar sentencia de primera o única instancia, contado a partir de la notificación del auto admisorio de la demanda y si se vence este plazo sin haberse dictado la sentencia el Juez perderá automáticamente competencia para conocer del proceso, por lo cual, al día siguiente, deberá informarlo a la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura y remitir el expediente al juez que le sigue en turno quien asumirá competencia y proferirá la providencia dentro del término máximo de 6 meses. El proceso se remitió el 4/09/2019 al Juzgado 46 Civil del Circuito, despacho que promovió conflicto negativo de competencia y lo remitió al Tribunal Superior de Bogotá para que decidiera cuál despacho, 45 ó 46 debe continuar con el manejo del proceso. El Tribunal decidió que debe continuar el Juzgado 45 con el manejo del proceso, por lo que este despacho en 15/01/2020 ha reactivado el trámite procesal ordenando el traslado a las partes de la objeción presentada por VAS por error grave de la traducción al español de documentos aportados en inglés. El 24/02/2020 declara que las partes no se pronunciaron sobre la objeción presentada por VAS y requiere a la parte actora para que por su conducto remita dictamen pericial de perjuicios correspondiente a las pretensiones de la demanda. Desde 16/03/20 se presenta suspensión de términos en Juzgados por la pandemia. El 01/07/20 se reactivan términos judiciales. El 18/09/20 se radica dictamen pericial de perjuicios solicitado por el Juzgado. El 14/12/20 el Juzgado ordena correr traslado del dictamen a las partes. Las sociedades demandadas REGIONAL ONE y VAS interponen recurso de reposición contra este auto, pretendiendo que se declare desistida la prueba del dictamen pericial por extemporaneidad en su presentación, lo cual es rechazado por el Juzgado. El 30/04/21 las demandadas REGIONAL ONE y VAS solicitan aclaración y complementación del dictamen, lo cual es decretado por el Juzgado mediante Auto de 19/05/21 dando al perito un plazo de 10 días hábiles. El escrito aclaratorio es radicado el 02/06/2021 y el 03/06/2021 el expediente entra al despacho del Juez. El 21/07/21 se traslada a las partes objeción por error grave del dictamen presentado por Regional One. El 05/08/21 entra al Despacho para resolver. El 07/10/21 el Despacho fijó fecha para audiencia de Instrucción y Juzgamiento para el 03/02/22. El 13/10/21 la demandada REGIONAL ONE presenta reposición la cual está pendiente de decisión a la fecha de presentar este informe. El 11 de enero de 2022 se radicó el desistimiento de la demanda debido a que el asunto ha sido transado ante el Juzgado de Quiebra en el que se tramita el proceso de Capítulo 11. Mediante Auto de 19/01/22, el Juzgado decretó la terminación del proceso por desistimiento de las pretensiones. El 21/01/22 VAS presenta reposición y en subsidio apelación contra el auto por no condenar en costas a favor de esa empresa, el cual es trasladado a las partes entre el 2 a 4 de febrero de 2022. A la fecha actual el proceso continúa en el despacho pendiente de decisión del juez sobre las	-0-

costas. De acuerdo con la transacción celebrada en USA entre VAS y LATAM Airlines Colombia, no se harán efectivas estas costas.

Proceso en Florida. El 04/06/2019, el Tribunal Estatal permitió a REGIONAL ONE adicionar un reclamo nuevo contra LATAM AIRLINES COLOMBIA por incumplimiento de contrato verbal. Dado el nuevo reclamo, LATAM AIRLINES COLOMBIA solicitó al Tribunal aplazar el juicio de agosto 2019 para poder investigar los hechos alegados por REGIONAL ONE para probar un contrato verbal. Continuó la etapa de descubrimiento de hechos, incluyendo las declaraciones verbales de los expertos de ambas partes, las cuales se han venido realizando desde el mes de marzo de 2020. Dada la pandemia del Covid-19 y la suspensión de los juicios en el Condado de Miami-Dade, el Tribunal canceló el juicio programado para junio 2020. Además, los reclamos contra Aires quedaron suspendidos dada la petición de reorganización radicada por LATAM AIRLINES GROUP S.A. y algunas de sus filiales incluida Aires, el 26 de mayo del 2020, bajo el Capítulo 11 del Código de Bancarrota de los Estados Unidos. Dash, Regional One y VAS presentaron reclamos no garantizados ante la Corte de Bancarrotas de los Estados Unidos, dentro de la oportunidad que tienen los acreedores para estos reclamos en el Capítulo 11. El 18/10/21 Regional One, Dash y LATAM AIRLINES COLOMBIA participaron en una tercera mediación donde acordaron los términos de un acuerdo y finiquito global. El 16/12/21 el Tribunal de Bancarrota del Distrito Sur de Nueva York aprobó el acuerdo y finiquito global. Como consecuencia de lo anterior, el 21/12/21, Dash y Regional retiraron su demanda contra Aires en la Florida. VAS y Regional One informaron al Tribunal respecto a un acuerdo de avenimiento entre ellos. VAS ha presentado informalmente a LATAM AIRLINES COLOMBIA un reclamo relacionado dentro del Chapter 11 con la intención de reclamar contra LATAM AIRLINES COLOMBIA indemnización por el monto de pago a REGIONAL ONE de USD\$1,197,539. A la fecha, LATAM AIRLINES COLOMBIA no se ha pronunciado al respecto. VAS retiró la demanda por indemnización de perjuicios en contra de LATAM Airlines Colombia.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaría da Receita Federal do Brasil.	10880.722.355/2014-52	El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17/09/2014. El 01/06/2016 fueron juzgados los autos en Primera Instancia, de manera parcialmente favorable, retirando la multa aislada anteriormente aplicada. Se presentó un recurso voluntario el 30/06/2016, el cual espera juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Con fecha 09/09/2016, el proceso fue enviado a la Segunda Turma, Cuarta Cámara de la Tercera Sección de Juzgamiento del Consejo Administrativo de Recursos Fiscales (CARF). En septiembre de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Hacienda Nacional. Hacienda Nacional presentó una queja que fue negada por el tribunal. Proceso aguarda cálculos finales de la Receita Federal.	10.095
LATAM Airlines Group S.A.	22° Juzgado Civil de Santiago	C-29.945-2016	Con fecha 18 de enero de 2017, la Sociedad fue notificada de una demanda de responsabilidad civil por la sociedad Inversiones Ranco Tres S.A., representada por el señor Jorge Enrique Said Yarur, la cual fue interpuesta en contra de LATAM Airlines Group S.A., por supuesto incumplimiento de obligaciones contractuales derivadas del contrato de la sociedad, así como también en contra de los directores y ejecutivos Ramón Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por el supuesto incumplimiento de sus funciones como directores y ejecutivos principales de la Compañía y, adicionalmente, en el caso de Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por supuesto incumplimiento en cuanto controladores de obligaciones derivadas del contrato de la sociedad. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 22/03/2017 se procedió a contestar la demanda, presentando la contraria su réplica el 04/04/2017 y LATAM su réplica el 13/04/2017, concluyendo con este trámite la fase de discusión del juicio. Con fecha 02/05/2017 se realizó audiencia de conciliación, donde las partes no llegaron a acuerdo. Con fecha 12/05/2017 el Tribunal dictó el Auto de Prueba, resolución respecto de la cual interpusimos Recurso de Reposición por estar en desacuerdo con ciertos puntos de prueba, el cual fue parcialmente acogido por el Tribunal con fecha 27/06/2017, recibiendo la causa a prueba y concluyendo el término probatorio con fecha 20/07/2017. Con fecha 01 de agosto de 2017 se presentaron nuestras observaciones a la prueba. Con fecha 13 de diciembre de 2017 fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda al no existir hechos imputables a LATAM. El 26 de diciembre de 2017 el demandante presentó recurso de apelación. Con fecha 23 de abril de 2019, la causa fue alegada ante la Corte de Apelaciones de Santiago, la cual con fecha 30 de abril de 2019 confirmó el fallo absolutorio del Tribunal de primera instancia, siendo condenada la contraparte en costas en ambas instancias. El día 18 de mayo de 2019, Inversiones Ranco Tres S.A. interpuso Recurso de casación en la forma y en el fondo respecto al fallo de la Corte de Apelaciones. Con fecha 29 de mayo de 2019, la Corte de Apelaciones tuvo por interpuestos ambos recursos, y actualmente se espera que estos sean vistos por la Corte Suprema. Con fecha 11/08/21 Inversiones Ranco Tres S.A. solicitó la suspensión de vista del Recurso, atendido el reconocimiento por parte del 2° Juzgado Civil de Santiago del procedimiento de reorganización extranjera conforme a la Ley N° 20.720, por todo el periodo que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por la Corte Suprema. En diciembre de 2022 LATAM solicitó el alzamiento de la suspensión.	15.488

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
TAM Linhas Aéreas S.A.	10ª Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo	0061196-68.2016.4.03.6182	Embargos a la Ejecución Fiscal N° 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007.	El 16/02/2017 la ejecución fiscal fue distribuida a la 10ª Vara Federal. El 18/04/2017 se protocolizó una petición informando nuestra solicitud de presentación de garantía. Actualmente se espera la manifestación de la contraparte sobre nuestra petición. Efectuada la sustitución de la garantía. El proceso ha iniciado la etapa de prueba.	30.811
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría 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.	9.071
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720630/2017-16	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). Proceso con audiencia de juicio el 19/10/2022. Se dictó una resolución desfavorable para la empresa y se terminó la discusión a nivel administrativo. Se discutirá la deuda en una demanda que se presentará en enero de 2023.	18.307
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.	13.023
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo (referente a 2012).	El 29/05/2018 se presentó la defensa administrativa. Proceso convertido en diligencia.	26.580

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aviárias)	União Federal	0012177-54.2016.4.01.3400	Juicio para discutir sobre el aumento del 72% de los valores de TAT-ADR (Tarifa de Control de Aeródromo) y TAT-APP (Tarifa de Control de Aproximación) impuesto por el Departamento de Control de Espacio Aéreo ("DECEA").	El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión del Recurso de Apelación presentado por SNEA.	83.636
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	2001.51.01.020420-0	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	10880-900.424/2018-07	Reclamo por saldo negativo de Impuesto a la Renta de Personas Jurídicas IRPJ (año calendario 2014/ejercicio 2015), objeto de compensaciones que no fueron aceptadas.	Presentada defensa administrativa el 19/03/2018. El 22/10/22 se dictó una resolución favorable para la empresa. El proceso fue archivado a favor de la compañía.	13.661
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	19515-720.823/2018-11	Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 11/2013 a 12/2017.	El 28/11/2018 se presentó la defensa administrativa. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	106.331
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938832/013-19	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	19.632
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938834/013-16	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	14.586
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938837/013-41	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	18.989

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938838/2013-96	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.162
LATAM Airlines Group Argentina, Brasil, Perú, Ecuador, y TAM Mercosur.	Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires	1408/2017	Juicio iniciado con fecha 14/03/2017 por Consumidores libres Coop. Ltda. de provisión de servicios, pidiendo la devolución de ciertas tasas o diferencia del valor de tasas a los pasajeros que en los últimos 10 años hayan comprado un ticket y no lo hayan utilizado.	Después de una discusión de dos años por temas de jurisdicción y competencia, la demanda quedó radicada en el Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires y con fecha 19/03/2019, se presentó la contestación de la demanda. Con fecha 26/3/2021 la Cámara resolvió favorablemente para las demandadas el rechazo de la medida cautelar requerida por la parte actora. El caso aún no se encuentra abierto a prueba.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.938842/2013-54	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución	14.047
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.938844/2013-43	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución	12.838

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938841 /2013-18	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.690
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.727719 /2019-71	Cobranza del Impuesto PIS/COFINS del periodo de 2014.	Defensa administrativa presentada el 11.01.2020. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	37.062
Latam-Airlines Ecuador S.A.	Tribunal Distrital de lo Fiscal	17509-2014-0088	Fiscalización del Impuesto a la Renta 2006, en donde nos desconocieron gastos por combustible, tasas, entre otros, por no contar con los sustentos necesarios según lo indicado por la Administración.	Con fecha 06/08/2018 el Tribunal Distrital de lo contencioso tributario emitió la sentencia negando la solicitud de devolución por pago indebido. El 5 de septiembre se procedió a presentar el recurso de Casación en contra de la sentencia emitida por parte del Tribunal, estamos a la espera de la resolución por parte de los jueces de Casación. Al 31/12/18, los abogados han considerado que las probabilidades de recuperar este importe se han reducido al 30-40% debido a la presión de la del Ejecutivo sobre la Corte Nacional de Justicia y en general sobre la judicatura, para que los fallos no afecten a la caja fiscal; así como, al tratarse de diferencias que se basan por insuficiencia en la documentación soporte del gasto. Considerando el porcentaje de pérdida (mayor al 50%) se ha procedido al castigo contable de este recuperero.	12.505
Latam Airlines Group S.A.	Southern District of Florida, United States District Court	19cv23965	Acción civil presentada por José Ramón López Regueiro en contra de American Airlines Inc y Latam Airlines Group S.A., solicitando indemnización por daños y perjuicios por el uso comercial del Aeropuerto Internacional José Martí de Cuba que indica fue reparado y acondicionado por su familia, previo al cambio de gobierno del año 1959.	Con fecha 27/09/2019 LATAM Airlines Group S.A. fue emplazada de esta demanda. El 26 de noviembre de 2019 LATAM Airlines Group presentó una moción para desestimar el caso. Seguidamente, y como consecuencia de dicha moción, se presentó el 23 de diciembre de 2019 una moción para suspender la etapa de descubrimiento mientras la Corte toma una posición en la moción de desestimación. Desde el 06/04/20 y hasta septiembre 2021, el proceso estuvo bajo una Orden de Suspensión temporal dada la incapacidad de proceder con el caso de manera regular como resultado de la duración indefinida y restricciones de la pandemia mundial. El 27 de septiembre del 2021, José Ramón López Regueiro presentó una Segunda Modificación a la Demanda. Ésta fue desestimada el 30 de junio del 2022 por la Corte dado que la propiedad no estaba confiscada por un nacional de los EE.UU., y que el demandante no era un ciudadano de los EE.UU. cuando adquirió su supuesto reclamo de la propiedad, o por lo menos antes de la promulgación del Helms-Burton Act (Marzo 12, 1996). La suspensión con respecto a las reclamaciones contra LATAM se mantuvo hasta la conclusión del procedimiento Capítulo 11. El hecho de que el demandante no presentara una prueba de reclamo contra LATAM en virtud de los procedimientos del Capítulo 11, impidió al demandante presentar cualquier reclamo contra LATAM. En consecuencia, el demandante accedió a desestimar su demanda. Se presentó un informe de estado a la Corte confirmando lo mismo. Cuantía indeterminada.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Líneas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910559/2 017-91	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.	10.979
TAM Líneas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910547/2 017-67	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.	12.710
TAM Líneas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910553/2 017-14	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.	12.221
TAM Líneas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910555/2 017-11	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.	12.893
TAM Líneas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910560/2 017-16	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.	11.226
TAM Líneas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910550/2 017-81	Trata de la compensación no homologada de Cofins expotacion	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.	13.051
TAM Líneas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910549/2 017-56	Trata de la compensación no homologada de Cofins expotacion	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.	10.927
TAM Líneas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910557/2 017-01	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.	10.346
TAM Líneas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10840.722712/2 020-05	Juicio administrativo que trata de la cobranza de PIS/Cofins proporcionalidad (año fiscal 2015).	Defensa administrativa presentada el 28.05.2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	29.474
TAM Líneas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978948/2 019-86	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 4º Trimestre de 2015.	El 14/07/2020 TAM presentó la defesa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	16.551

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978946/2019-97	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 3° Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.022
TAM Linhas Aereas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978944/2019-06	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 2° Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.628
Latam Airlines Group S.A	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8498-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas, la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 25/06/2020 fuimos notificados de la demanda. Con fecha 04/07/2020 presentamos un recurso de reposición en contra de la resolución que declaró admisible la acción deducida por CONADECUS, cuya resolución a la fecha se encuentra pendiente. Con fecha 11/07/2020 solicitamos al Tribunal dar cumplimiento a la suspensión de la presente causa, decretada por el 2° Juzgado Civil de Santiago, en reconocimiento del procedimiento de reorganización extranjera conforme a la Ley N° 20.720, por todo el periodo que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por el Tribunal. Respecto a esta resolución, CONADECUS presentó Recurso de Reposición, con apelación en subsidio. La reposición fue rechazada por Tribunal con fecha 03/08/2020, teniendo por interpuesto recurso de apelación en subsidio. El 1° de marzo de 2023, la Corte de Apelaciones resolvió omitir la vista de la causa y pronunciamiento respecto a la apelación, en atención a que fue acogida en enero de 2023 la solicitud de LATAM de alzar la suspensión del proceso que fue decretada por resolución de 17 de julio de 2020 en autos rol C-8498-2020 del 23° Juzgado Civil de Santiago, por lo que se espera vuelva el expediente a primera instancia para continuar la tramitación. La cuantía por el momento es indeterminada.	-0-
Latam Airlines Group S.A.	25° Juzgado Civil de Santiago	C-8903-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Asociación de Consumidores y Usuarios (AGRECU) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo y difuso de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 07 de julio de 2020 fuimos notificados de la demanda. El 21/08/2020 presentamos nuestra Contestación. Con fecha 01/10/2020 se realizó la audiencia de conciliación donde arribamos a una Conciliación con AGRECU, la que fue aprobada por el Tribunal con fecha 05/10/2020. Con fecha 07/10/2020, el 25° Juzgado Civil certificó que la resolución que aprobó la conciliación se encontraba firme y ejecutoriada. El 04/10/2020 CONADECUS presentó un escrito haciéndose parte y oponiéndose al acuerdo, lo cual fue rechazado con fecha 05/10/2020. CONADECUS solicitó la corrección de oficio el 08/10/2020 y la nulidad de todo lo obrado el 22/10/2020, las cuales fueron rechazadas con costas los días 16/11/2020 y 20/11/2020 respectivamente. LATAM presentó informes dando cuenta de la implementación del acuerdo el 19/05/2021, el 19/11/2021 y el 19/05/2022, concluyendo así la obligación de informar la implementación del acuerdo. El 28/12/22 el Juzgado Civil ordenó el archivo del expediente. Actualmente CONADECUS mantiene recursos de apelación en contra de estas resoluciones ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago bajo el número de ingreso 14.213-2020. La cuantía por el momento es indeterminada.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal de Brasil	13074.726429/2021-41	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.	16.738
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	2007.34.00.009919-3(0009850-54.2007.4.01.3400)	Acción que busca revisar la incidencia de la Contribución a la Seguridad Social gravada sobre 1/3 de las vacaciones, pagos por maternidad y licencias por enfermedad / accidente.	Aguarda decisión judicial.	64.998
Tam Linhas Aéreas S/A.	Justicia Cível do Rio de Janeiro/RJ	0117185-03.2013.8.19.0001	MAIS Linhas Aéreas interpuso una demanda solicitando indemnización por supuestas ganancias que no habría obtenido durante el periodo 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 R\$48MM. Ambas partes apelaron la decisión, sin embargo, las apelaciones aún no han sido juzgadas por la Corte de Rio de Janeiro. Previa 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.	8.909
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia da Receita Federal	13896.720385/2017-96	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. Decisión de la Receita Federal que concede la solicitud de devolución. Proceso cerrado con decisión favorable para la empresa.	28.174
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal del Trabajo de Brasília/DF	0000038-25.2021.5.10.0017	Acción civil pública interpuesta por el Sindicato Nacional de Aeronautas en la que se pretende condenar a la empresa por el concepto de pago de alimentos diarios en alerta.	Audiencia programada para el 06/03/2023.	11.572

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil.	13896.720386/2017-31	Trata del pedido de restitución referente al saldo negativo do CSL, correspondiente al año calendario de 2011.	Presentada la defensa, que fue negada por RFB. Recurso de TAM parcialmente acogido. Decisión de la Receita Federal que concede la solicitud de devolución. Proceso cerrado con decisión favorable para la empresa.	10.142
TAM Linhas Aéreas S.A.	UNIÃO FEDERAL	0052711-85.1998.4.01.0000	Acción indemnizatoria tendiente a cobrar a la Unión Federal una tarifa diferenciada por el quiebre del equilibrio económico en los contratos de concesión entre 1988 y 1992. No se puede estimar anticipadamente el monto de la indemnización si la acción es favorable. (Congelamento Tarifário).	En 1993 comenzó la demanda. En 1998 TAM obtuvo sentencia favorable. El proceso llegó a la Corte y en 2019 hubo una decisión desfavorable para la compañía. La empresa ha apelado y está a la espera de una decisión.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	UNIÃO FEDERAL	1012674-80.2018.4.01.3400	Acciones legales para que los asociados tengan derecho a cobrar aportes en la nómina a cobrar en base a las ventas brutas.	Acción interpuesta en 2018. Con fecha 01/2020, resolución favorable a la Sociedad para que el cobro de aportes se realice con base en los ingresos brutos. Recientemente la empresa tomó conocimiento que los Tribunales Superiores están dictando decisiones desfavorables para los contribuyentes. Así como los tribunales superiores han fallado de forma desfavorable al contribuyente con una decisión reciente, en forma conjunta (equipo Jurídico y fiscal) se realizó una provisión en la contabilidad de MUSS17.137 (R\$ 89.417.472,87).	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de São Paulo	1000115-90.2022.5.02.0312	Acción colectiva por medio del cual el Sindicato dos Aeroviaros solicita pago por trabajo adicional peligroso e insalubre retroactivo y futuro para empleados de mantenimiento/CML.	El proceso se encuentra en etapa de conocimiento a la espera de audiencia de instrucción para el 24/03/2023.	13.141
TAM Linhas Aéreas S.A.	Fazenda do Estado de Sao Paulo	4.037.054-9	El Departamento de Finanzas del Estado de São Paulo interpuso un juicio de infracción por la ausencia de pago del impuesto que grava la circulación de mercancías y servicios ICMS referente a los servicios de telecomunicaciones. Seguido ante la Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo. El 20 de septiembre de 2014 fuimos notificados.	Presentada la defensa. Dictada sentencia de primera instancia que mantuvo la Notificación de Infracción en su totalidad. Presentamos un Recurso Ordinario, que aguarda sentencia del TIT / SP. En noviembre de 2021 tuvimos un juicio que anuló la decisión anterior y determinó un nuevo juicio. En noviembre de 2022 tuvimos una decisión sobre la cancelación de una parte de la deuda y en relación con la otra parte que se mantenía, se procederá a litigio judicial.	10.013
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal	15746.728063/2022-00	Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 2018.	Presentaremos la defensa.	15.904

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2022, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 20.
 - La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.
- (*) La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.

II. Investigaciones gubernamentales.

- 1) Con fecha 06/04/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2530-19, sobre el programa de pasajero frecuente LATAM Pass. La última actividad en esta investigación corresponde a una solicitud de información recibida en mayo de 2019.
- 2) Con fecha 09/07/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2565-19, sobre el Acuerdo de Alianza entre LATAM Airlines Group S.A. y American Airlines, Inc. El 29/11/2022 la FNE archiva la investigación.
- 3) El 26/07/2019 el SERNAC emitió el Ord. N°12.711 mediante el cual se propuso el inicio de un procedimiento voluntario colectivo respecto de informar eficazmente a los pasajeros sobre los derechos que les asisten en los casos de cancelación de vuelos o no presentación a embarque, como asimismo el deber de restituir las respectivas tasas de embarque conforme lo dispone el art. 133 C del Código Aeronáutico. La Compañía voluntariamente ha decidido participar de este procedimiento, en el cual se ha llegado a acuerdo con fecha 18 de marzo de 2020, lo que implica la devolución de tasas de embarque a partir del 1 de septiembre de 2021, con una cuantía inicial de MUS\$5.165, más MUS\$565, como asimismo la información a cada pasajero que desde el 18 de marzo de 2020 no haya volado, que las tasas de embarque se encuentran a su disposición. El 18/01/2021 el 14° Juzgado Civil de Santiago aprobó el citado acuerdo, publicando LATAM el 10/02/2021 un extracto de la resolución en diarios de circulación nacional, en cumplimiento de la normativa. El 03/09/2021 LATAM inició la ejecución del cumplimiento del acuerdo. En abril y octubre de 2022 los auditores externos presentaron informes preliminares acordados a SERNAC.
- 4) Con fecha 15/10/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2585-19, sobre el Acuerdo entre LATAM Airlines Group S.A. y Delta Airlines Inc. Con fecha 13/08/2021, la FNE, Delta y LATAM llegaron a un acuerdo extrajudicial que puso término a esta investigación. El 28/10/21 el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia aprobó el acuerdo extrajudicial alcanzado por LATAM y Delta Air Lines con la Fiscalía Nacional Económica de Chile.

- 5) Con fecha 01/02/2018, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2484-18, sobre el transporte de carga aérea. El 25/08/22 LATAM envió una carta a la FNE acompañando antecedentes relacionados a la página web de LATAM Cargo, dando cumplimiento a lo solicitado por la Fiscalía Nacional Económica. La última actividad en esta investigación corresponde a un oficio de la FNE recibido el 24/10/2022 que debe ser respondido hasta el 08/11/2022.
- 6) Con fecha 12/08/2021, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2669-21, sobre cumplimiento condición VII Res. N° 37/2011 H. TDLC relacionado con restricciones en ciertos acuerdos de código compartido. La última actividad de esta investigación corresponde a un oficio recibido en junio 2022, que fue respondido con fecha 21 de julio de 2022.
- 7) El 16/09/2021, el Servicio Nacional del Consumidor de Chile (SERNAC) emitió la Resolución Ordinaria N° 721 mediante la cual propuso LATAM Airlines Group S.A. un procedimiento de mediación voluntaria colectiva respecto de la ejecución de soluciones ofrecidas por la Compañía a los clientes durante la pandemia del COVID-19. La Compañía decidió participar voluntariamente en el procedimiento de mediación, que resultó en un acuerdo el 20 de abril de 2022. Conforme al acuerdo, un auditor externo revisará el cumplimiento, por parte de la Compañía, de las soluciones ofrecidas a los clientes entre el 17 de julio de 2020 y 16 de septiembre de 2021. Adicionalmente, el auditor externo deberá informar al SERNAC cualquier medida tendiente a mejorar el servicio al cliente que implemente la Compañía entre el 17 de julio de 2020 y el 13 de octubre de 2022. La implementación del acuerdo comenzó el 13 de mayo de 2022. Con fecha 19/08/2022 los auditores externos presentaron el informe preliminar acordado a SERNAC. El 27/12/22 SERNAC emitió la resolución que da por concluidas las gestiones relativas a este acuerdo, terminándose el mismo.
- 8) Con fecha 21/05/2022, Agunsa presentó una solicitud de medida prejudicial preparatoria de exhibición de documentos respecto de Aerosan, Depocargo, Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel y Fast Air, en la cual Agunsa alega haberse visto afectada por supuestas prácticas anticompetitivas en el mercado de almacenaje de carga de importación en el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez. Fast Air fue notificado el 09/06/2022 y con fecha 13 de junio 2022 presentó una oposición a esta solicitud, la que fue acogida parcialmente por el TDLC el 19 de julio de 2022, fijando como nueva fecha de la exhibición el 22 de agosto (la fecha originalmente fijada por el tribunal era el 1° de julio de 2022). El 25 de julio de 2022 Fast Air repuso contra esta última resolución del tribunal, solicitando que se redujera el ámbito temporal de la exhibición. El 8 de agosto de 2022 se acogió la reposición de Fast Air, acotando aún más el ámbito de documentos a exhibir. El 12 de agosto Fast Air solicitó que se fije una nueva fecha y hora para la audiencia de exhibición. El 17 de agosto el tribunal accedió a la solicitud fijando como fecha para la exhibición el 31 de agosto. Fast Air compareció acompañando 368 archivos y solicitando la confidencialidad y/o reserva de la totalidad de la información exhibida.

143

- 9) Con fecha 27/10/2021, LATAM Airlines Group S.A recibió un oficio de la Oficina de Protección a Consumidores del Departamento de Transporte de los EE.UU. (DOT) consultando sobre la potencial demora en la entrega y/o negación de reembolsos a pasajeros posiblemente afectados por las cancelaciones de vuelos durante la pandemia (20 de marzo de 2020 al 31 de Julio de 2021) en potencial incumplimiento de los requerimientos bajo 14 CFR Parte 259 y 49 U.S.C. § 41712. La última actividad en esta investigación corresponde a una respuesta enviada por LATAM Airlines Group el 19 de julio de 2022, respecto a una solicitud de aclaraciones por parte del DOT referidas a la información relacionada entregada por LATAM Airlines Group S.A. en diciembre de 2021 y marzo de 2022.

NOTA 31 - COMPROMISOS

(a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con ciertos contratos comprometidos por la Compañía para el financiamiento de los aviones Boeing 777 garantizados por el Export - Import Bank de los Estados Unidos de América, a partir del 1 de enero de 2023, se han establecido límites para algunos indicadores financieros de LATAM Airlines Group S.A. en base consolidada. Bajo cualquier circunstancia, el incumplimiento de estos límites, no genera la aceleración del préstamo.

La Compañía y sus filiales no tienen contratos de crédito que indiquen límites a algunos indicadores financieros de la Compañía o de las filiales, con excepción de los que se detallan a continuación:

Con fecha 12 de octubre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su subsidiaria Professional Airline Services Inc., cerró una nueva línea de crédito rotativa a cuatro años ("Exit RCF") por US\$ 500 millones con un consorcio de cinco bancos liderado por Goldman Sachs. Al 31 de diciembre de 2022, esta línea de crédito no está girada y se encuentra totalmente disponible. Además, el 18 de octubre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., junto con Professional Airline Services Inc., una sociedad de Florida y una filial de propiedad absoluta de LATAM Airlines Group S.A., emitió (i) un préstamo a cinco años ("Term Loan B") por US\$ 1.100 millones (US\$1.100 millones vigentes al 31 de diciembre de 2022), (ii) bonos senior garantizados al 13,375% con vencimiento en 2027 ("Bonos 2027") por un principal total de US\$ 450 millones y (iii) bonos senior garantizados al 13,375% con vencimiento en 2029 ("Bonos 2029", junto con los Bonos 2027, los "Bonos") por un principal total de US\$ 700 millones. El Exit RCF, el Term Loan B y los Bonos (en conjunto, el "Financiamiento de Salida") comparten la misma garantía de intangibles compuesta principalmente por el negocio de FFP (Programa de fidelización LATAM Pass), el negocio de carga, ciertos slots, gates y rutas y la propiedad intelectual y las marcas de LATAM. El Financiamiento de Salida contiene ciertas cláusulas que limitan nuestra capacidad y la de nuestras filiales para, entre otras cosas, realizar ciertos tipos de pagos restringidos, incurrir en deudas o gravámenes, fusionarse o consolidarse con otros, enajenar activos, realizar determinadas operaciones con filiales, realizar ciertas actividades empresariales o efectuar ciertas inversiones. Adicionalmente, los acuerdos incluyen una restricción de liquidez mínima, que nos exige mantener un nivel mínimo de liquidez, medida a nivel consolidado de la Compañía (LATAM Airlines Group S.A.), de US\$ 750 millones.

144

El 3 de noviembre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su subsidiaria Professional Airline Services Inc, modificó y extendió la línea de crédito rotativa ("RCF") de 2016 con un consorcio de trece instituciones financieras liderado por Citibank, N.A., garantizado por aeronaves, motores y repuestos por un monto total comprometido de US\$ 600 millones. El RCF incluye restricciones de liquidez mínima medidas a nivel consolidado de la Compañía (con un nivel mínimo de US\$ 750 millones) y medidas individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de US\$ 400 millones). El cumplimiento de estas restricciones es un prerrequisito para utilizar la línea; en caso de estar utilizada la línea, el cumplimiento de dichas restricciones debe ser comunicado periódicamente, y el incumplimiento puede gatillar una aceleración del préstamo. Al 31 de diciembre de 2022, esta línea de crédito no está girada y se encuentra totalmente disponible.

El 3 de noviembre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su subsidiaria Professional Airline Services Inc, suscribió un préstamo a cinco años ("Spare Engine Facility") con, entre otras instituciones, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, actuando a través de su sucursal de Nueva York, como agente del préstamo, garantizado por motores de repuesto por un importe principal de US\$ 275 millones. Al 31 de diciembre de 2022 el saldo pendiente total del Spare Engine Facility es de US\$ 275 millones. El préstamo incluye restricciones de liquidez mínima medida a nivel consolidado de la Compañía (con un nivel mínimo de US\$ 750 millones) y medido individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de US\$ 400 millones).

Al 31 de diciembre de 2022, la Compañía cumple con las restricciones mencionadas de liquidez mínima.

b) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acceptor/Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	LATAM Airlines Perú S.A.	Cuarenta y cuatro cartas de crédito	189.708	05-ene-23
Lima Airport Partners S.R.L.	LATAM Airlines Perú S.A.	Cuatro cartas de crédito	1.620	30-nov-23
Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	LATAM Airlines Ecuador S.A.	Cuatro cartas de crédito	2.130	05-ago-23
Aena Aeropuertos S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.183	15-nov-23
American Alternative Insurance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Dieciocho cartas de crédito	6.460	22-mar-23
Comisión Europea	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.586	29-mar-23
Metropolitan Data County	LATAM Airlines Group S.A.	Cinco cartas de crédito	2.281	13-mar-23
JFK International Air Terminal LLC.	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.300	27-ene-23
Servicio Nacional de Aduanas	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.287	28-jul-23
Boceles	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	41.000	06-ago-23
BBVA	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	4.126	17-ene-23
Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel	LATAM Airlines Group S.A.	Quince cartas de crédito	1.755	13-dic-23
Pracon	TAM Linhas Aéreas S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	2.340	17-nov-25
União Federal	TAM Linhas Aéreas S.A.	Cinco pólizas de seguro de garantía	9.731	04-feb-25
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.485	24-abr-25
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.681	05-jul-23
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.337	31-dic-23
Pracon	TAM Linhas Aéreas S.A.	Seis pólizas de seguro de garantía	8.389	04-ene-23
17ª Vara Cível da Comarca da Capital de João Pessoa/PB.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.355	25-jun-23
14ª Vara Federal da Seção Judiciária de Distrito Federal.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.406	29-may-25
Vara Cível Campinas SP.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.653	14-jun-24
JFK International Air Terminal LLC.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.300	25-ene-23
7ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	43.003	20-abr-23
Bond Safeguard Insurance Company.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.700	20-jul-23
Fundacao de Protecao e Defesa do Consumidor Pracon.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	4.276	20-sept-23
União Federal Fazenda Nacional.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	31.860	30-jul-24
União Federal PGFN.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Tres pólizas de seguro de garantía	18.469	04-ene-24
1ª Vara de Execuções Fiscais e de Crimes contra a Ordem Trib da Com de Fortaleza.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.355	31-dic-23
Fundacao de Protecao e Defesa do Consumidor Pracon.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.024	10-feb-26
Faixa TAM Linhas Aéreas x Juiz Federal de uma das varas da Seção Judiciária de Brasília.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.687	31-dic-23
Juiz de Direito da Vara da Fazenda Publica Estadual da Comarca Da Capital do Estado do Rio de Janeiro.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.127	31-dic-23
Município Do Rio De Janeiro.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.154	31-dic-23
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	9.077	15-abr-25
Fundacao de Protecao e Defesa do Consumidor Do Estado De São Paulo.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.073	31-dic-23
Tribuna lde Justiça de São Paulo.	TAM Linhas Aéreas S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	1.499	31-dic-23
União Federal Fazenda Nacional	Absa Linhas Aereas Brasil S.A.	Tres pólizas de seguro de garantía	15.215	04-feb-25
União Federal PGFN	Absa Linhas Aereas Brasil S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	20.681	22-feb-25
Tribuna lde Justiça de São Paulo.	Absa Linhas Aereas Brasil S.A.	Dos pólizas de seguro de garantía	5.836	31-dic-23
3ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Campinas SP	Absa Linhas Aereas Brasil S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.734	30-nov-25
7ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região	Absa Linhas Aereas Brasil S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.677	07-may-23
			453.560	

Las cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso se incluyen en Nota 16 Propiedades, plantas y equipos letra (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos, en numeral (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía.

NOTA 32 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

(a) A continuación, se detallan las Transacciones con partes relacionadas:

RUT	Nombre	Naturaleza de relación	País de origen	Naturaleza de transacciones	Moneda o unidad de ajuste	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
						2022 MUSS	2021 MUSS
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	87	23
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A.	Accionista	Chile	Préstamos recibidos (*)	US\$	(231.714)	(35.412)
				Intereses recibidos (*)	US\$	(21.329)	(34.694)
				Aporte de capital	US\$	170.962	-
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista común	Chile	Ingresos por servicios prestados	CLP	36	26
96.989.370-3	Rio Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	2	9
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	Servicios prestados de transporte de carga	USD	-	15
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	Arriendos de inmuebles recibidos	ARS	(63)	-
					USD	-	-
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	Servicios prestados transporte pasajeros	BRL	4	12
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios recibidos interlineal	US\$	(23.110)	(6.387)
				Servicios prestados interlineal	US\$	37.855	6.283
				Servicios prestados Handling	US\$	692	1.493
				Servicios recibidos Millas	US\$	(4.974)	-
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	(434)	(963)
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	Servicios recibidos interlineal	US\$	(111.706)	(11.768)
				Servicios prestados interlineal	US\$	102.580	7.695
				Préstamos recibidos (*)	US\$	(233.026)	-
				Intereses recibidos (*)	US\$	(10.374)	-
				Aporte de capital	US\$	163.979	-
				Servicios prestados Handling	US\$	(4.340)	-
				Venta de Motor	US\$	19.405	-
				Servicios prestados mantenimiento	US\$	-	(59)
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	(1.893)	(318)
Extranjera	QA Invesments Ltd	Accionista común	Reino Unido	Préstamos recibidos (*)	US\$	(240.440)	(44.266)
				Intereses recibidos (*)	US\$	(26.153)	(43.367)
				Aporte de capital	US\$	163.979	-
Extranjera	QA Invesments 2 Ltd	Accionista común	Reino Unido	Préstamos recibidos (*)	US\$	(7.414)	(44.266)
				Intereses recibidos (*)	US\$	(15.780)	(43.367)
Extranjera	Lozuy S.A.	Accionista común	Uruguay	Préstamos recibidos (*)	US\$	(57.928)	(8.853)
				Intereses recibidos (*)	US\$	(5.332)	(8.673)

147

(*) Operaciones correspondientes a los préstamos DIP tramo C.

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están revelados en Nota 9.

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de mercado y debidamente informadas.

(b) Compensaciones al personal directivo clave y administrador

La Sociedad ha definido para estos efectos considerar personal clave, a los ejecutivos que definen políticas y lineamientos macro para la Sociedad y que afectan directamente los resultados del negocio, considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales y Directores.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	10.651	9.981
Honorarios de administradores	1.109	1.016
Beneficios no monetarios	565	501
Beneficios a corto plazo	11.814	16.639
Beneficios por terminación (*)	1.157	513
Total	25.296	28.650

(*) Incluye beneficios por terminación por MUS\$ 1.157, relacionados con la reorganización dentro del marco del Capítulo 11 y clasificados como gastos de actividades de reestructuración, por los 12 meses terminados al 31 de diciembre de 2022 (Nota 26 d).

NOTA 33 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Plan de compensaciones LP3 (2020- 2023)

La Sociedad implementó un programa para un grupo de ejecutivos, que dura hasta marzo de 2023, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2020 y marzo de 2023, en donde el porcentaje de cobro, es anual y acumulativo. La metodología es una asignación, de cantidad de unidades, en donde se pone una meta del valor de la acción.

El bono se activa, si se cumple el objetivo del precio de la acción definido en cada año. En caso el bono se acumule, hasta el último año, el bono total se duplica (en caso del precio de la acción se active).

Este Plan de compensaciones aún no se encuentra provisionado debido a que el precio de la acción exigible para su cobro está bajo el objetivo inicial.

148

NOTA 34 - ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado las siguientes transacciones no monetarias relacionadas principalmente con:

a.1.) Importes procedentes de la emisión de acciones:

Detalle	MUS\$
Emisión de acciones	800.000
Costos de emisión	(80.000)
Compensación DIP Junior	(170.962)
Total Flujo de caja	549.038

Asociado al aumento de capital por MUS\$ 800.000, se recibieron en efectivo MUS\$ 549.038 y que se presentan en flujo de caja de actividades de financiamiento. A su vez, se compensaron MUS\$ 170.962 que corresponde a la deuda mantenida con el accionista Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA. Adicionalmente, en dicho aumento de capital se compensaron MUS\$ 80.000, relacionado con costos de emisión y colocación de acciones, que se presentan dentro de Otras reservas varias del patrimonio.

a.2.) Importe procedentes de la emisión de otros instrumentos de patrimonio:

Detalle	Bono convertible H	Bono convertible I	Total Bonos Convertibles
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Valor Razonable (ver nota 24)	1.372.837	4.097.788	5.470.625
Liquidación de reclamaciones	-	(828.581)	(828.581)
Costos de emisión	(24.812)	(705.467)	(730.279)
Compensación DIP Junior	(327.957)	(381.018)	(708.975)
Total flujo de caja	1.020.068	2.182.722	3.202.790

a.3.) Como resultado de la salida del Capítulo 11, en relación a las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, se procedió a realizar la conversión en acciones para los Bonos G e I, por un total de MUS\$ 3.610.470 y a una disminución en dicho rubro con efecto en resultado el cual se incluye en Ganancia (Pérdida) de actividades de reestructuración por MUS\$ 2.550.306 (ver nota 26d) y con efecto en resultados en ingresos financieros por MUS\$ 420.436 (ver nota 26e).

a.4.) Como resultado de la salida del Capítulo 11, el rubro Otros pasivos financieros disminuyó su saldo en MUS\$ 2.673.256, que se detalla en letra, d). La apertura de esta disminución corresponde principalmente a MUS\$ 491.326 (ver nota 26e), MUS\$ 354.249 (disminución con efecto en Propiedad, plantas y equipos, relacionado principalmente al efecto por cambio de tasa), MUS\$ 381.018 relacionado a la compensación de la deuda con efecto en aumento de Capital, MUS\$ 1.443.066 asociado a la conversión de deuda en acciones y otros efectos menores por MUS\$ 3.596.

149

(b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MU\$S	MU\$S
Derivados de combustible	35.857	14.269
Garantías márgenes de derivados	(40.207)	(4.900)
Impuestos sobre transacciones financieras	(2.134)	(2.530)
Primas derivados de combustible	(23.372)	(17.077)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(5.441)	(21.287)
Garantías	(47.384)	(39.728)
Depósitos judiciales	(20.661)	(16.323)
Fondos entregados como anticipos restringidos	(26.918)	-
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	(130.260)	(87.576)
Impuesto sobre transacciones financieras	-	(425)
Depósito de garantía recibido de la venta de aviones	6.300	18.900
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	6.300	18.475
Impuesto timbre y estampilla	(33.259)	-
Fondos entregados como anticipos restringidos	(313.090)	-
Pagos de reclamos asociados a la deuda	(21.924)	-
Colocación garantía RCF	(7.500)	-
Asesorías legales relacionadas con la deuda	(87.993)	(11.034)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	(463.766)	(11.034)

(c) Dividendos:

Al 31 de diciembre de 2022 y 2021, no hubo desembolsos asociados a este concepto.

(d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2021	Flujos de				Movimientos no flujo				Saldo al 31 de diciembre de 2022
		Obtención	Pago			Baja deuda Cap. 11	Interés devengado y otros	Reclasificaciones		
	Capital (*)	Capital (**)	Interés	Costo de transacción						
	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	
Préstamos a exportadores	159.161	-	-	-	-	(161.975)	2.814	-	-	
Préstamos bancarios	521.838	982.425	(36.466)	(10.420)	-	(196.619)	128.077	(2.840)	1.385.995	
Obligaciones garantizadas	510.535	-	(18.136)	(13.253)	(25)	-	13.882	(167.942)	325.061	
Otras obligaciones garantizadas	2.725.422	3.658.690	(5.408.540)	(391.639)	(91.247)	(381.018)	339.475	23.161	474.304	
Obligaciones con el público	2.253.198	1.109.750	(1.501.739)	(17.499)	-	(843.950)	148.703	141.336	1.289.799	
Arrendamientos financieros	1.189.182	-	(270.734)	(34.201)	-	(37.630)	37.211	204.411	1.088.239	
Otros préstamos	76.508	1.467.035	(1.523.798)	(5.628)	3.281	(56.176)	40.806	-	2.028	
Pasivos por arrendamientos	2.960.638	-	(131.917)	(49.076)	(2)	(995.888)	492.592	(59.893)	2.216.454	
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.396.482	7.217.900	(8.891.330)	(521.716)	(87.993)	(2.673.256)	1.203.560	138.233	6.781.880	

150

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2020	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2021
		Obtención	Pago		Interés devengado y otros	Reclasificaciones	
	Capital (*)	Capital (**)	Interés				
	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	
Préstamos a exportadores	151.701	-	-	-	7.460	-	159.161
Préstamos bancarios	525.273	-	-	(546)	(2.889)	-	521.838
Obligaciones garantizadas	1.318.856	-	(14.605)	(17.405)	(513.276) (***)	(263.035)	510.535
Otras obligaciones garantizadas	1.939.116	661.609	(26.991)	(28.510)	135.405	44.793	2.725.422
Obligaciones con el público	2.183.407	-	-	-	69.791	-	2.253.198
Arrendamientos financieros	1.614.501	-	(421.452)	(40.392)	(181.717)	218.242	1.189.182
Otros préstamos	-	-	-	-	76.508	-	76.508
Pasivos por arrendamientos	3.121.006	-	(103.366)	(17.768)	(39.234)	-	2.960.638
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.853.860	661.609	(566.414)	(104.621)	(447.952)	-	10.396.482

Durante el año 2022, al momento de la suscripción del Bono H se determinó que el valor razonable del componente de pasivo ascendía MU\$S 102.031. Al 31 de diciembre de 2022 el componente de pasivo se convirtió en patrimonio (Ver Nota 24(e.2)).

(*) Durante el ejercicio 2022, la Compañía obtuvo MU\$S2.361.875 importes procedentes de préstamos de largo plazo y MU\$S4.856.025 (MU\$S661.609 en 2021) de importes procedentes de préstamos de corto plazo, lo que totaliza MU\$S 7.217.900.

(**) Al 31 de diciembre de 2022 los reembolsos de préstamos por MU\$S8.759.413 y pagos de pasivos por arrendamientos por MU\$S131.917 revelados en flujos por actividades de financiación y para 31 de diciembre de 2021 los reembolsos de préstamos por MU\$S463.048 y pagos de pasivos por arrendamientos por MU\$S103.366 revelados en flujos por actividades de financiación.

(***) Al 31 de diciembre de 2021, Interés devengado y otros, incluye MU\$S 458.642, asociados al rechazo de contratos de flota.

A continuación, se detallan obtenciones (pagos) de flujos relacionados al financiamiento:

Flujo de	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de					
	2022			2021		
	Obtención	Pagos		Obtención	Pagos	
	Capital	Capital	Interés	Capital	Capital	Interés
	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S
Financiamiento de aeronaves	-	(331.292)	(52.088)	-	(463.048)	(63.763)
Pasivos por arrendamientos	-	(131.917)	(49.076)	-	(103.366)	(17.768)
Financiamiento no relacionado a aeronaves	7.217.900	(8.428.121)	(420.553)	661.609	-	(23.090)
Total Obligaciones con instituciones financieras	7.217.900	(8.891.330)	(521.717)	661.609	(566.414)	(104.621)

151

e) Anticipos de aeronaves

Corresponde a flujos de efectivo asociados a compras de aeronaves, los cuales se incluyen en el estado de flujo de efectivo consolidado, en el rubro de Compras de propiedades, plantas y equipos.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Aumentos (pagos)	(23.118)	(9.858)
Recuperos	43.902	-
Total flujos de efectivo	<u>20.784</u>	<u>(9.858)</u>

La Compañía ha revisado su estado consolidado de flujos de efectivo por el año terminado el 31 de diciembre de 2021 para corregir la clasificación de los flujos de efectivo relacionados con las adiciones de propiedad, planta y equipo. Esta corrección resultó en un aumento en el efectivo neto utilizado en actividades de inversión por MUS\$ 9.858 y una disminución en el efectivo utilizado en actividades de operación por el mismo monto.

(f) Adiciones de activo fijo e intangibles

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de		
Compras de Propiedades, plantas y equipos:	780.538	597.103
Adiciones asociados a mantenimiento	486.231	302.858
Otras adiciones	294.307	294.245
Compras de activos intangibles	50.116	88.518
Otras adiciones	50.116	88.518

(g) El efecto neto de la aplicación de hiperinflación en el estado flujo de efectivo consolidado corresponde a:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(36.701)	(65.901)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(146)	17.223
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	7.703	-
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	<u>29.144</u>	<u>48.678</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>-</u>	<u>-</u>

152

(h) Activaciones de mantenimiento arrendado

Los pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios incluyen el valor pagado asociado a las activaciones de mantenimiento arrendado por MUS\$149.142 (MUS\$163.717 al 31 de diciembre de 2021).

(i) Pagos de préstamos a entidades relacionadas

	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de
	2022
	MUS\$
Delta Air Lines, Inc.	(78.947)
Qatar Airways	(78.947)
Costa Verde Aeronautica S.A.	(257.533)
Lozuy S.A.	(107.122)
QA Invesments Ltd	(242.967)
QA Invesments 2 Ltd	(242.967)
Total Pagos de préstamos a entidades relacionadas	<u>(1.008.483)</u>

NOTA 35 - MEDIOAMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A tiene un compromiso con el desarrollo sostenible buscando generar valor social, económico y ambiental para los países donde opera y para todos sus stakeholders. La empresa gestiona los temas socio-ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad. La compañía tiene el compromiso de monitorear y mitigar su impacto al medioambiente en todas sus operaciones terrestres y aéreas, siendo un actor clave en la solución y búsqueda de alternativas para los desafíos de la compañía y de su entorno.

Las principales funciones de la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad en temas de medioambiente, en conjunto con las diversas áreas de la compañía, es velar por mantener el cumplimiento legal ambiental en todos los países donde está presente, implementar y mantener un sistema de gestión ambiental corporativo, usar de forma eficiente los recursos no renovables como el combustible de los aviones, disponer de forma responsable sus residuos, y desarrollar programas y acciones que le permitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, buscando generar beneficios ambientales, sociales y económicos para la compañía y los países donde opera.

La estrategia de sostenibilidad de LATAM lanzada en el año 2021 se fundamenta en 4 frentes de acción: Sistema de Gestión Ambiental, Cambio Climático, Economía Circular y Valor Compartido. Con estos pilares, la compañía busca generar valor social, ambiental y económico para la sociedad y la compañía, anticipándose a riesgos propios de los desafíos en sostenibilidad que plantea el escenario actual y futuro.

153

A continuación, se presentan los aspectos abordados en cada pilar de la estrategia:

Sistema de Gestión Ambiental

La compañía está trabajando en estandarizar su sistema de gestión ambiental a nivel transversal y bajo una misma estructura, para esto, busca certificar su operación bajo la Etapa II del Programa de Evaluación Ambiental de IATA (IEnvA), el cual está diseñado para evaluar y mejorar la gestión ambiental de las aerolíneas, dado que además de estar basado en la norma ISO 14001, involucra las mejores prácticas de la industria.

Gestión del Cambio Climático

Con el objetivo de gestionar su huella de carbono y contribuir a la protección de ecosistemas estratégicos de la región, LATAM se ha trazado como meta reducir y compensar el equivalente al 50% de las emisiones domésticas al año 2030 y ser carbono neutro al año 2050, para esto ha enfocado su estrategia en:

1. Operación eficiente: con la implementación de LATAM Fuel Efficiency, programa corporativo de uso eficiente de combustible y que considera iniciativas en todas las áreas de la compañía que tienen impacto sobre el consumo de combustible.
2. Combustibles alternativos sostenibles (SAF): dada la importancia del Combustible Sostenible de Aviación (SAF) para combatir el cambio climático a largo plazo, LATAM está desarrollando un plan de trabajo con enfoque en Brasil y Colombia, que cuenta con una reconocida y larga experiencia en biocombustibles; y Chile, país con alto potencial de desarrollo en hidrógeno verde.
3. Compensación de emisiones: LATAM ha asumido un compromiso integral con el medioambiente y ha establecido diversas alianzas que le permitirán no sólo adquirir créditos de carbono para sus necesidades de compensación, además le permite contribuir a la conservación de ecosistemas estratégicos en la región.

Economía Circular

LATAM se ha propuesto eliminar los plásticos de un solo uso en el 2023 y ser un grupo cero residuos a rellenos sanitarios al 2027. Para alcanzar esas metas, ha revisado las materialidades usadas en la operación y su gestión de residuos con el fin de impulsar la economía circular al interior de sus procesos, actuando desde la materialidad.

Valor Compartido

En creación de valor compartido, destaca el programa Avión Solidario, creado en 2011 y con el cual LATAM pone a disposición de la sociedad su estructura, conectividad y capacidad de transporte de pasajeros y de carga de manera gratuita en Sudamérica. El programa actúa en tres ámbitos de acción: da soporte a necesidades de salud, impulsa la conservación de los recursos naturales y brinda apoyo ante desastres naturales.

En el marco de la implementación de la estrategia, durante el 2023, la compañía está trabajando en las siguientes iniciativas:

154

- Implementación del Sistema de Gestión Ambiental en todas las operaciones de LATAM bajo el Programa de Evaluación Ambiental IEnvA de la IATA en stage 2.
- Apoyo a proyectos de conservación y compensación de emisiones.
- Medición y gestión de la huella de carbono corporativa
- Compensación de las operaciones domésticas aéreas en las operaciones de Colombia.
- Verificación de las emisiones de la compañía bajo los esquemas EU-ETS y CORSIA.
- Estructuración de la línea base en gestión de residuos para avanzar en el cumplimiento de sus metas de economía circular.
- Implementación de procesos para la eliminación de plástico de un solo uso en la operación y reducción de residuos a rellenos sanitarios.
- Fortalecimiento del programa Avión Solidario.

El grupo formó parte del Índice de Sostenibilidad Dow Jones por seis años consecutivos, siendo catalogado como uno de los más sostenibles del mundo. Hoy en día LATAM no participa de la selección por estar en proceso de reorganización financiera, pero sigue utilizando el análisis como benchmark y guía para implementar mejoras en sus procesos.

En 2023, de acuerdo a la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa de S&P, LATAM fue reconocida como la aerolínea más sostenible de la región y la quinta a nivel mundial, de acuerdo a esta evaluación, LATAM fue incluida en el Yearbook 2023, manteniendo su posición como una de las compañías con mejor desempeño en sostenibilidad en la industria.

NOTA 36 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

- A) Con fecha 10 de febrero de 2023, la aerolínea Fast Colombia S.A.S. (“Viva Air Colombia”) anunció que comenzó en Colombia un proceso de recuperación de negocios (PRE), un proceso extrajudicial regulado en el Decreto 560 de 2020. Posteriormente, con fecha 14 de febrero de 2023, LATAM Airlines Colombia, filial de LATAM Airlines Group S.A., manifestó su interés en iniciar negociaciones para adquirir Viva Air Colombia. La operación está sujeta a un análisis financiero, a un eventual acuerdo entre las partes y a las aprobaciones regulatorias correspondientes. A la fecha, LATAM no ha entregado a Viva Air Colombia o a sus accionistas controladores ninguna propuesta de compra. El 27 de febrero de 2023, Viva Air Colombia anunció la suspensión de sus operaciones con efecto inmediato.
- B) Con fecha 2 de marzo de 2023, se firmó un acuerdo para recibir bajo lease operacional 4 aviones de la familia Boeing 787, cuyas entregas serán durante el 2025.
- C) Con posterioridad al 31 de diciembre de 2022 y hasta la fecha de emisión de estos estados financieros, no se tiene conocimiento de otros hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.
- D) Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2022, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 9 de marzo de 2023.

Filiales y coligadas

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

Nombre: LATAM Airlines Group S.A.
RUT: 89.862.200-2

Constitución: se constituye como sociedad de responsabilidad limitada, por escritura pública de fecha 30 de diciembre de 1983, otorgada en la Notaría de Eduardo Avello Arellano, habiéndose inscrito un extracto de ella en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 20.341 número 11.248 del año 1983 y publicado en el Diario Oficial del día 31 de diciembre de 1983.

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Santiago de don Miguel Garay Figueroa, la sociedad se transforma en una sociedad anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoy LATAM Airlines Group S.A.), la que por expresa disposición de la Ley número 18.400, tiene la calidad de continuadora legal de la empresa pública del Estado creada en el año 1929 bajo el nombre de Línea Aérea Nacional de Chile, en lo relativo a las concesiones aeronáuticas y de radio comunicaciones, derechos de tráfico y otras concesiones administrativas.

La Junta Extraordinaria de LAN Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a “LAN Airlines

S.A.” Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 25.128 número 18.764 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 8 de septiembre de 2004.

La Junta Extraordinaria de LAN Airlines S.A. de 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la compañía a “LATAM Airlines Group S.A.” Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238 número 2.921 correspondiente al año 2012 y se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero de 2012. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 22 de junio de 2012.

LATAM Airlines Group S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, encontrándose inscrita para estos efectos bajo el número 0306, de 22 de enero de 1987, en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Nota: los Estados Financieros de las filiales se presentan en este informe en forma resumida. Los antecedentes completos se encuentran a disposición del público en nuestras oficinas y en la Superintendencia de Valores y Seguros.

TAM S.A. Y FILIALES

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Brasil en Mayo de 1997.

Objeto: participar en calidad de accionista en otras sociedades, especialmente en empresas que exploten servicios de transporte aéreo regular de ámbito nacional e internacional y otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo regular.

Capital suscrito y pagado: MUS\$3.661.680
Resultado del ejercicio: MUS\$(70.047)
Participación 2022: 100,00%
Variación año/año (a/a): 0,00%
% sobre activos de la matriz: -5,55986%

Presidente del Directorio:
Jerome Paul Jacques Cadier

Directores
Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Director Financiero
Jerome Paul Jacques Cadier – Director Presidente y Director Comercial
Sérgio Fernando Bernardes Novato – Director de Operaciones



SOCIEDADES FILIALES DE TAM S.A.

TAM Linhas Aéreas S.A. y filiales

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: (a) La explotación de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas o maletas, de conformidad con la legislación vigente;

(b) Explotación de actividades complementarias de servicios de transporte aéreo por transporte de pasajeros, cargas y maletas;

(c) Prestación de servicios de mantenimiento, reparación de aeronaves, propias o de terceros, motores, partes y piezas;

(d) La prestación de servicios de hangar de aeronaves;

(e) Prestación de servicios de atención de patio y pista, abastecimiento del encargo de limpieza a bordo de aeronaves;

(f) Prestación de servicios de ingeniería, asistencia técnica y demás actividades relacionadas con la industria aeronáutica;

(g) Realización de instrucción y

entrenamiento, relacionados a las actividades aeronáuticas;

(h) Análisis y desarrollo de programas y sistemas;

(i) Compra y venta de piezas, accesorios y equipos aeronáuticos;

(j) Desarrollo y ejecución de otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las arriba expresamente enumeradas;

(k) Importación y exportación de aceite lubricante acabado; y

(l) Explotación de los servicios de corresponsales bancarios.

Capital suscrito y pagado:

MUS\$903.879

Participación 2022: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: -5,45214%

Presidente del Directorio:

Jerome Paul Jacques Cadier

Directores:

Jefferson Cestari – Director Financiero
Sérgio Fernando Bernardes Novato – Director de Operaciones

ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. y filial

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: (a) Explotación de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas y servicios postales, domésticas e internacionales, de conformidad con la legislación vigente;

(b) Explotación de actividades auxiliares de transporte aéreo, tales como, atención, limpieza y remolque de aeronaves, monitoreo de cargas, despacho operacional de vuelo, check in y check out y demás servicios previstos en legislación propia;

(c) Alquiler mercantil y operativo, así como el transporte de aeronaves;

(d) Explotación de los servicios de mantenimiento y comercialización de partes, piezas y equipos de aeronaves; y

(e) Desarrollo y ejecución de otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las anteriormente expresamente enumeradas.

Capital suscrito y pagado: MUS\$9.716

Participación 2022: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: -0.29393%

Presidente del Directorio:

Jerome Paul Jacques Cadier

Directores:

Diogo Abadio – Director Comercial
Jefferson Cestari – Director Financiero

Transportes Aéreos del Mercosur S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Paraguay.

Objeto: tiene un objeto social amplio que incluyen actividades aeronáuticas, comerciales, turísticas, de servicios, financiera, representaciones, e inversoras, con énfasis en actividades aeronáuticas de transporte regular y no regular, interno e internacional de personas, cosas y/o correspondencia entre otras, comerciales y de prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica en todo tipo de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para aeronavegabilidad, entre otros.

Capital suscrito y pagado: MUS\$7.836

Participación 2022: 94,98%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: 0,11893%

Presidente del Directorio

Enrique Alcaide Hidalgo

Directores

Ejecutivo: 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.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil en diciembre de 2013.

Objeto: (i) dedicación a las actividades de agencias de viajes y turismo, privadas y no privadas, previstas en la legislación turística vigente; y (ii) administración y explotación de actividades turísticas para eventos y ocio.



Capital suscrito y pagado: MUS\$22.695
Participación 2022: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la matriz: 0,05476%

Directores:

Jerome Paul Jacques Cadier – Director Presidente
 Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Director Financiero
 Jefferson Cestari – Director sin designación específica
 Euzébio Angelotti Neto – Director sin designación específica

Corsair Participações Ltda.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil.

Objeto: (i) La participación en otras sociedades civiles o comerciales, a condición de accionista o acreedor; y (ii) La administración de bienes propios.

Capital suscrito y pagado: MUS\$37
Participación 2022: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la matriz: 0,00081%

Presidente del Directorio:

No tiene

Directores:

Claudia Sender Ramirez

TP Franchising Limited

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Brasil.

Objeto: (a) La concesión de franquicias;
 (b) La cesión temporal, gratuita o remunerada, a sus franquiciados, de derechos de uso de marcas, sistemas, conocimientos, métodos, patentes, tecnología de actuación y cualesquiera otros derechos, intereses o bienes, muebles o inmuebles, tangibles o intangibles, de que la Sociedad, sea o venga a ser titular o licenciada, relacionados al desarrollo, implantación, operación o administración de las franquicias que vaya a conceder;

(c) El desarrollo de cualquier actividad necesaria para asegurar, en la medida de lo posible, el mantenimiento y el perfeccionamiento continuo de los patrones de actuación de su red de franquicias;

(d) El desarrollo de modelos de implantación, operación y administración de la red de franquicias y su transmisión a los franquiciados; y

(e) La distribución, venta y comercialización de pasajes aéreos

y productos relacionados, así como cualquier negocio relacionado o accesorios a su finalidad principal, pudiendo, además, participar en otras sociedades como socia o accionista, en Brasil o en el Exterior, o en consorcios, así como emprender proyectos propios, o asociarse a proyectos de terceros, incluso para fines de disfrute de incentivos fiscales, de acuerdo con la legislación vigente.

Capital suscrito y pagado: MUS\$6
Participación 2022: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la matriz: 0,00823%

Administradores:

Cláudia Sender Ramirez
 Marcelo Eduardo Guzzi Dezem
 Daniel Levy

Prisma Fidelidade Ltda.

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Brasil.

Objeto: (i) la prestación de diversos servicios relacionados con programas de fidelización / relación con los clientes y programas de incentivos para la cadena de ventas de las empresas que incluyen, entre otros, gestión de relaciones

con clientes, consultoría técnica y consultoría tecnológica;

(ii) el desarrollo de programas de fidelización / relación con los clientes y programas de incentivos de la cadena de ventas para empresas, incluso a través de programas de puntos u otras divisas de cambio que puedan convertirse en puntos de programas de fidelización;

(iii) prestación de servicios de representación e intermediación comercial para la venta de productos al por menor en general, además de la prestación de servicios de intermediación para la contratación de productos de seguros y garantía extendida; y

(iv) participación en otras empresas.

Capital suscrito y pagado: MUS\$8.669
Participación 2022: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la matriz: 0,17614%

Administradores:

Multiplus Corredora de Seguros Ltda.

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Brasil.

Objeto: Corretaje de seguros de los ramos elementales, daños, vida (personas), capitalización, planos, seguridad social, salud y todos los demás ramos previstos en la regulación.

Capital suscrito y pagado: MUS\$1.010
Participación 2022: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la matriz: -0,00108%

Administradores:

LAN CARGO S.A. Y FILIALES

Constitución: constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de mayo de 1970, otorgada en la Notaría de Sergio Rodríguez Garcés, constitución que se materializó con el aporte de los activos y pasivos de la sociedad Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituida con fecha 3 de septiembre de 1958 en la Notaría de Santiago de don Jaime García Palazuelos.

Por escritura pública de fecha 20 de noviembre de 1998, y cuyo extracto fue inscrito a fojas 30.091 número 24.117 del Registro de Comercio de Santiago y publicado en Diario Oficial de fecha 3 de diciembre de 1998, Ladeco S.A. se fusionó por incorporación a la filial de LAN Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de octubre de 2001 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Ladeco S.A. de misma fecha, se modificó la razón social a “LAN Chile Cargo S.A.” Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 27.746 número 22.624 correspondiente al año 2001 y se publicó en el Diario Oficial de 5 de Noviembre de 2001. El cambio de nombre tuvo vigencia a contar del 10 de diciembre de 2001.

Por escritura pública de 23 agosto de 2004 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de LAN Chile Cargo S.A. de 17 de agosto de 2004, se modificó la razón social a “LAN Cargo S.A.” Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 26.994 número 20.082 correspondiente al año

2004 y se publicó en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2004.

La Sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 20 de marzo de 2018, otorgada en la Notaría de don Patricio Raby Benavente, inscrita a fojas 28810, número 15276 del registro de Comercio de Santiago del año 2018, y publicado en Diario Oficial de fecha 2 de agosto de 2018, en virtud de la cual se redujo la cantidad de directores.

Objeto: Realizar y desarrollar, sea por cuenta propia o ajena, lo siguiente: el transporte en general en cualquiera de sus formas y, en particular, el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, dentro y fuera del país; las actividades turísticas, de hotelería y demás complementarias a ellas, en cualquiera de sus formas, dentro y fuera del país; la compra, venta, fabricación y/o integración, mantenimiento, arrendamiento o cualquier otra forma de uso o goce, sea por cuenta propia o de terceros, de aviones, repuestos y equipos aeronáuticos, y la explotación de ellos a cualquier título; la prestación de toda clase de servicios y asesorías relacionados con el transporte en general y, en particular, con el transporte aéreo en cualquiera de sus

formas, sea de apoyo terrestre, de mantenimiento, de asesoría técnica o de otra especie, dentro y fuera del país, y toda clase de actividades y servicios relacionados con el turismo, hotelería y demás actividades y bienes antes referidos, dentro y fuera del país. En el cumplimiento de los objetivos anteriores, la Compañía podrá realizar inversiones o participar como socia en otras sociedades, sea adquiriendo acciones o derechos o intereses en cualquier otro tipo de asociación, así fuere en las ya existentes o que se formen en el futuro y, en general, ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos necesarios y pertinentes a los fines indicados.

Capital suscrito y pagado: MUS\$83.226

Resultado del ejercicio: MUS\$(53.459)

Participación 2022: 99,89804%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: 0,79127%

Presidente del Directorio:

Andrés del Valle

Directores:

Andrés Bianchi Urdinola (ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM)

Andrés Del Valle (ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Andrés Bianchi Urdinola (ejecutivo LATAM)

SOCIEDADES FILIALES DE LAN CARGO S.A

Laser Cargo S.R.L.

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Argentina.

Objeto: Por cuenta propia y/o de terceros a la prestación de servicios como agente de carga aérea y marítima, operación de contenedores aéreos y marítimos, control de carga y descarga de aeronaves convencionales, cargueros, buques convencionales y buques porta contenedores, consolidación y desconsolidación, operaciones y contratos con compañías de transporte, de distribución y promoción de cargas aéreas, marítimas, fluviales y terrestres, y actividades y servicios relacionados, importación y exportación: tales operaciones serán realizadas de acuerdo a la forma prevista por las leyes del país y reglamentaciones que regulen esas profesiones y actividades, las disposiciones legales de aduana y reglamentos de la Prefectura Naval Argentina, Fuerza Aérea Argentina, así como encargar a terceros la realización de tareas asignadas por la legislación vigente para despachantes de aduana; también depósito y transporte por cuenta propia y/o de terceros de frutos,

productos, materias primas, mercaderías en general y todo tipo de documentación: embalaje de mercaderías en general, por cuenta propia y/o de terceros. En el desempeño de esas funciones la sociedad podrá inscribirse como agente marítimo, aéreo, importador y exportador, contratista y proveedora marítima y aérea ante las autoridades competentes. Al propio tiempo, desarrollará actividades postales destinadas a la admisión, clasificación, transporte, distribución y entrega de correspondencia, cartas, portales, encomiendas de hasta 50 kilogramos, que se realicen dentro de la República Argentina y desde o hacia el exterior. Esta actividad incluye la desarrollada por los llamados courriers, o empresas de courier y toda otra actividad asimilada o asimilable conforme lo dispuesto en el Art. 4 del Decreto 1187/93. La sociedad podrá también desarrollar el proceso logística consistente en el traslado, almacenamiento, ensamble, fraccionamiento, empaque, acondicionamiento de mercadería en general para su posterior transporte y distribución al cliente final en conjunto con el gerenciamiento de la información pertinente al cumplimiento de este objetivo, es decir: el proceso logística de la toma de materia prima en el proveedor hasta la entrega del producto terminado en el cliente y la reglamentación de información que garantice la eficiencia de esta gestión.



Capital suscrito y pagado: MUS\$68
Participación 2022: 96,22%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la de la matriz: 0,00002%

Directores:
 Esteban Bojanich

Administración:
 Esteban Bojanich,
 Rosario Altgelt
 María Marta Forcada,
 Facundo Rocha
 Gonzalo Perez Corral
 Nicolás Obejero
 Norberto Díaz

Fast Air Almacenes de Carga S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto: Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

Capital suscrito y pagado: MUS\$6.741
Participación 2022: 99,89%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la matriz: 0,02669%

Directores:
 Jorge Patricio Marín Muñoz
 (ejecutivo LATAM)
 Andrés Bianchi Urdinola
 (ejecutivo LATAM)
 Roberto Alvo Milosawiewitsch
 (ejecutivo LATAM)

Gerente General:
 José Benjamin Paté Moreno
 (ejecutivo LATAM)

Prime Airport Services Inc. y filial

Individualización: Corporation constituida en Estados Unidos.

Objeto: Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

Capital suscrito y pagado: MUS\$2
Participación 2022: 99,971%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la matriz: 0,0601%

Gerente General: Rene Pascua

LAN Cargo Overseas Limited y filiales

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bahamas.

Objeto: Participar en cualquier acto o actividad que no esté prohibida por cualquier ley que se encuentre en vigor en las Bahamas.

Capital suscrito y pagado: MUS\$55
Participación 2022: 99,98%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la matriz: 0,15635%

Directores:
 Andres del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)

Administración:
 Andres del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)

Transporte Aéreo S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto: Participar en cualquier acto o actividad que no esté prohibida por cualquier ley que se encuentre en vigor en las Bahamas.

Capital suscrito y pagado:
 MUS\$32.469
Participación 2022: 87,126%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la matriz: 0,80279%

Directores:
 Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)
 Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM)
 Roberto Alvo Milosawiewitsch
 (ejecutivo LATAM)

Gerente General:
 José Tomás Covarrubias Cervero
 (ejecutivo LATAM)

Consortio Fast Air Almacenes de Carga S.A. – Laser Cargo S.R.L.

Individualización: Unión transitoria de Empresas constituida en Argentina.

Objeto: Presentación a la Licitación Pública Nacional e Internacional n° 11/2000 para el otorgamiento del Permiso de Uso para la Instalación y Explotación de un Depósito Fiscal en el Aeropuerto Internacional de Rosario.

Capital suscrito y pagado: MUS\$(7)
Participación 2022: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la matriz: 0,0%

Directores:
 Esteban Bojanich

Administración:
 Esteban Bojanich

LAN Cargo Inversiones S.A. y filial

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto: a) El comercio del transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, correo y/o carga, y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena;

b) La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros;

c) El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería;

d) El desarrollo y/o participación en toda clase de inversiones, tanto en Chile

como en el extranjero, en materias relacionadas directa o indirectamente con asuntos aeronáuticos y/o con los demás objetos sociales; y

e) El desarrollo y la explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

Capital suscrito y pagado:

MUS\$88.577

Participación 2022: 99,00%**Variación a/a:** 0,00%**% sobre activos de la matriz:** 0,42335%**Directores:**

Andrés Bianchi Urdinola Plaza
(ejecutivo LATAM)

Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch
(ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)

Connecta Corporation**Individualización:** Corporation constituida en Estados Unidos.**Objeto:** Propiedad, arrendamiento operativo y sub-arrendamiento de aeronaves.**Capital suscrito y pagado:** MUS\$1**Participación 2022:** 100,00%**Variación a/a:** 0,00%**% sobre activos de la matriz:** 0,42821%**Gerente General:**

Andrés Bianchi Urdinola

**Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.
(subsidiaria de LAN Cargo Inversiones)****Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Colombia.**Objeto:** La prestación del servicio de transporte público aéreo comercial de carga y correo dentro del territorio de la República de Colombia, y desde y hacia Colombia. Como objeto social secundario la sociedad podrá prestar servicios de mantenimiento a sí misma y a terceros; operar su escuela de operaciones y prestar servicios de instrucción teórica y práctica, y de entrenamiento a personal aeronáutico propio o de terceros en sus diferentes modalidades y especialidades; importar para sí o para terceros repuestos, partes y piezas relacionadas con la actividad aeronáutica; prestar servicios aeroportuarios a terceros; representar o agenciar a empresas aéreas nacionales o extranjeras, de pasajeros o de carga, y en general a empresas que presten servicios en el sector aeronáutico.**Capital suscrito y pagado:** MUS\$89.226**Participación 2022:** 81,3%**Variación a/a:** 0,00%**% sobre activos de la matriz:** 0,58538%**Directores:**

Jorge Nicolas Cortazar
Cardoso (principal)

José Mauricio Rodríguez
Munera (principal)

Jaime Antonio Gongora

Esguerra (principal)

Andrés Bianchi Urdinola (suplente)

Santiago Alvarez Matamoros (suplente)

Helen Victoria Warner

Sanchez (suplente)

Administración:

Jaime Antonio Gongora
Esguerra (principal)

Erika Zarante Bahamon (suplente)

**Mas Investment Limited (subsidiaria
de LAN Overseas Limited)****Individualización:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bahamas.**Objeto:** Realizar toda actividad no esté prohibida bajo la ley de Bahamas y específicamente tener propiedad en otras filiales de LAN.**Capital suscrito y pagado:** MUS\$1.446**Participación 2022:** 100,00%**Variación a/a:** 0,00%**% sobre activos de la matriz:** 0,17409%**Directores:**

J. Richard Evans

Carlton Mortimer

Charlene Y. Wels

Geoffrey D. Andrews

**Inversiones Aéreas S.A (subsidiaria de
Línea Aérea Carguera de Colombia)****Individualización:** Sociedad Anónima constituida en Perú.**Objeto:** (a) Promover, constituir, organizar, explotar y tomar participación en el capital y patrimonio de todo género de sociedades mercantiles, civiles, asociaciones o empresas industriales, comerciales, de servicio o de cualquier otra índole, tanto nacionales como extranjeras, así como participar en su administración o liquidación;

(b) La adquisición, enajenación y en general la negociación con todo tipo de acciones, partes sociales, y decualquier título-valor permitido por la ley; y

(c) La prestación o contratación de servicios técnicos, consultivos y de

asesoría, así como la celebración de los contratos o convenios para la realización de estos fines.

Capital suscrito y pagado:

MUS\$263.430

Participación 2022: 66,43%**Variación a/a:** 0,00%**% sobre activos de la matriz:** 0,66613%**Presidente del Directorio:**

Antonio Olortegui Marky

Directores:

Andrés Enrique del Valle Eitel

Ramiro Diego Alfonsín Balza

Gerente General:

Antonio Olortegui Marky

**Americonsul S.A de C.V. (subsidiaria
de Mas Investment Limited)****Individualización:** Sociedad Anónima de Capital Variable constituida en México.**Objeto:** Impartir y recibir toda clase de servicios técnicos, de administración y de asesoramiento a empresas industriales, comerciales y de servicios; Promover, organizar, administrar, supervisar, impartir y dirigir cursos de capacitación de personal; Realizar toda clase de estudios, planes, proyectos,



trabajos de investigación; Contratar al personal profesional y técnico necesario.

Capital suscrito y pagado: MUS\$5

Participación 2022: 99,80%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: -0,032255%

Administración:

Luis Ignacio Sierra Arriola
Hector Ivan Iriarte
Claudio Torres

Americonsult de Guatemala S.A. (subsidiaria de Americonsul S.A de C.V.)

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Guatemala.

Objeto: Facultades para representar, intermediar, negociar y comercializar; Desarrollar todo tipo de actividades comerciales e industriales; Todo tipo de comercio en General; Objeto amplio que permite toda clase de operaciones en el país.

Capital suscrito y pagado: MUS\$76

Participación 2022: 99,13%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la de la matriz: -0,00132%

Presidente del Directorio:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Directores:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Administración:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Americonsult de Costa Rica S.A. (Subsidiaria de Americonsul S.A. de C.V.)

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Costa Rica.

Objeto: Comercio en general industria, agricultura y ganadería.

Capital suscrito y pagado: MUS\$20

Participación 2022: 99,80%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: 0,00824%

Administración:

Luis Ignacio Sierra Arriola
Tesorero: Alejandro Fernández Espinoza
Luis Miguel Renguel López
Tomás Nassar Pérez
Marjorie Hernández Valverde

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Constitución: Sociedad anónima constituida en el Perú el 14 de Febrero de 1997.

Objeto: Prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, a nivel nacional e internacional, de conformidad con la legislación de aeronáutica civil.

Capital suscrito y pagado:

MUS\$43.445

Resultado del ejercicio: MUS\$(12.725)

Participación 2022: 99,81%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: 0,46818%

Presidente del Directorio:

Cesar Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Directores:

César Emilio Rodríguez Larraín Salinas
Ignacio Cueto Plaza (ejecutivo LATAM)
Enrique Cueto Plaza (ejecutivo LATAM)
Jorge Harten Costa
Andrés Rodríguez Larraín Miró Quesada
Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada
Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Manuel Van Oordt

INVERSIONES LAN S.A.

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 23 de enero de 1990, otorgada en la Notaría de Humberto Quezada M., inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 3.462 N°1.833 del año 1990, y publicada en el Diario Oficial del día 2 de febrero de 1990.

Objeto: Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean éstos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Además, la Sociedad podrá formar otros tipos de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas y liquidarlas.

Capital suscrito y pagado: MUS\$458

Resultado del ejercicio: MUS\$(14)

Participación 2022: 100,00%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00927%

Presidente del Directorio:

Andrés Del Valle (ejecutivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Gregorio Bekes (ejecutivo LATAM)

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto: La explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general; la intermediación de servicios turísticos tales como : (a) la reserva de plazas y venta de boletos en toda clase de medios de transporte nacionales e internacionales, (b) la reserva , adquisición y venta de alojamiento y servicios turísticos, boletos o entradas a todo tipo de espectáculos, museos, monumentos y áreas protegidas en el país, (c) la organización, promoción y venta de los denominados paquetes turísticos, entendiéndose como tales el conjunto de servicios turísticos (manutención, transporte, alojamiento, etc), ajustado o proyectado a solicitud del cliente a un precio preestablecidos, para ser operados dentro del territorio nacional, (d) el transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo y fluvial dentro y fuera del territorio nacional, (e) el arriendo y fletamento de aviones, barcos, autobuses, trenes y otros medios de transporte para la presentación de servicios turísticos; (f) el comercio de transporte aéreo en cualquiera de sus



formas, ya sea de pasajeros, carga o correo (g) todo otro relacionado directa o indirectamente con la prestación de los servicios antes descritos.

Capital suscrito y pagado: MUS\$10

Participación 2022: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: -0,00656%

Directores:

Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch

(ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo

LATAM)

Gerente General:

Claudia Caceres Araya (ejecutivo

LATAM)

LATAM TRAVEL S.R.L.

Constitución: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bolivia.

Objeto: Explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general.

Capital suscrito y pagado: MUS\$0

Participación 2022: 99,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: 0,00066%

Directores:

Julio Quintanilla Quiroga

Sergio Antelmo

LAN PAX GROUP S.A.

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 27 de Septiembre de 2001, otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 25.636 n° 20.794 de 04 de octubre del año 2001 y publicada en el Diario Oficial del día 6 de Octubre de 2001.

Objeto: Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporeales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. En general podrá adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena, así como realizar todo tipo de

actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades. Ejercer el desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

Capital suscrito y pagado:

MUS\$16.925

Resultado del ejercicio:

MUS\$(120.717)

Participación 2022: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: -10,13001%

Directores:

Andrés del Valle Eitel (ejecutivo

LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch

(ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo

LATAM)

Gerente General:

Andrés del Valle Eitel (ejecutivo

LATAM)

SOCIEDADES FILIALES DE LAN PAX GROUP S.A. Y PARTICIPACIONES

Inversora Cordillera S.A. y filiales

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Argentina.

Objeto: Efectuar inversiones por cuenta propia o de terceros o asociada a terceros, en otras sociedades por acciones, cualquiera fuera su objeto, constituidas o a constituirse, dentro o fuera del territorio de la República Argentina, mediante la adquisición, constitución o enajenación de participaciones, acciones, cuotas, bonos, opciones, obligaciones negociables, convertibles o no, otros títulos valores mobiliarios u otras formas de inversión que sean permitidas, de acuerdo a las normas vigentes en cada momento, ya sea ello con la finalidad de mantenerlas en cartera o enajenarlas total o parcialmente, según el caso. Para ello, la sociedad podrá realizar todas las operaciones que no le sean prohibidas por la ley a los fines del cumplimiento de su objeto y tiene la plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto.

Capital suscrito y

pagado: MUS\$671.220

Participación 2022: 99,95%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: 0,02004%

Directores:

Manuel Maria Benites

Jorge Luis Perez Alati

Rosario Altgelt

Administración:

Manuel María Benites

Jorge Luis Perez Alati

Jerónimo Cortes

Javier Norberto Macías

Diego Potenza

Atlantic Aviation Investments LLC

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

Objeto: Todo negocio lícito que la empresa puede emprender.

Capital suscrito y pagado: MUS\$1

Participación 2022: 99,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: 0,08668%

Directores:

Andrés del Valle Eitel

Administración:

Andrés del Valle (ejecutivo LATAM)

LATAM Airlines Ecuador S.A. (antes Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.)

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Ecuador.

Objeto: Transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en forma combinada.

Capital suscrito y

pagado: MUS\$31.000

Participación 2022: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: 0,12751%

Directores:

Xavier Rivera

Mónica Fistrovic

Professional-Consellor: Mariela

Anchundia

Gerente General:

Mariela Anchundia

Holdco Ecuador S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto: Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporeales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.

Capital suscrito y pagado: MUS\$491

Participación 2022: 54,791%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00736%

Directores:

Antonio Stagg (Externo)

Manuel Van Oordt (ejecutivo LATAM)

Mariana Villagómez (Externo)

Gerente General:

Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo LATAM)

Aerovias de Integración Regional S.A. – Aires S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Colombia.

Objeto: El objeto social de la compañía será la explotación de servicios de transporte aéreo comercial, nacional o internacional, en cualquiera de sus modalidades, y por lo tanto, la

celebración y ejecución de contratos de transporte de pasajeros, cosas y equipajes, correo y carga en general, de conformidad con los permisos de operaciones que para tales efectos expida la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, o de la entidad que en el futuro haga sus veces, ciñéndose en su totalidad a las disposiciones del Código de Comercio, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y cualquier otra normatividad que regule la materia. Igualmente, la prestación de servicios de mantenimiento y adecuación de los equipos relacionados con la explotación de servicios de transporte aéreo, dentro como fuera del país. En desarrollo de este objeto la sociedad estará autorizada para invertir en otras compañías, nacionales o extranjeras, con un objeto igual, similar o complementario al de la sociedad. Para el cumplimiento del objeto social, la compañía podrá, entre otros: (a) hacer la revisión, inspección, mantenimiento y/o reparación de aeronaves propias y de terceros, así como de sus repuestos y accesorios, a través de los Talleres de Reparaciones Aeronáuticas de la Compañía, realizando para ello las capacitaciones que sean necesarias para este fin; (b) organizar, constituir e invertir en empresas de transporte comercial en Colombia o en el exterior, para explotar industrial

o comercialmente la actividad económica que constituye su objeto, en consecuencia la empresa podrá adquirir a cualquier título las aeronaves, repuestos, partes y accesorios de todo genero, necesarios para el transporte público y aéreo y enajenarlos, y montar y explotar talleres para la reparación y mantenimiento de las aeronaves; (c) celebrar contratos de arrendamiento, fletamento, códigos compartidos, locación o cualquier otro sobre aeronaves para ejercer su objeto; (d) explotar líneas regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correos y valores, así como el vehículo que permita coordinar el desarrollo de la gestión social; (e) integrarse con empresas iguales, similares o complementarias para explotar su actividad; (f) aceptar representaciones nacionales o extranjeras de servicios del mismo ramo o de ramos complementarios; (g) adquirir bienes muebles e inmuebles para el desarrollo de sus fines sociales, erigir estas instalaciones o construcciones, como bodegas depósitos, oficinas etc., enajenarlos o gravarlos; (h) hacer las importaciones y exportaciones, así como todas las operaciones de comercio exterior que se requieran; (i) tomar dinero a interés y dar en garantías personales reales y bancarias, ya sea para sí o para terceros; (j) celebrar toda clase de

operaciones con títulos valores, así como compraventa de obligaciones adquiridas por terceros cuando tengan como efecto el beneficio económico o patrimonial de la compañía, y obtener empréstitos por medio de bonos o títulos representativos de obligaciones; (k) contratar con terceros la administración y explotación de los negocios que organice para el logro de sus fines sociales, (l) celebrar contratos de sociedades y adquirir acciones o participaciones en las ya constituidas, sean nacionales o del exterior; hacer aportes a unas y otras, (m) fusionarse con otras sociedades y asociarse con entidades iguales para procurar el desarrollo del transporte aéreo o con otros fines gremiales; (n) promover, asistir técnicamente, financiar o administrar empresas o sociedades relacionadas con el objeto social; (ñ) celebrar o ejecutar todo género de contratos civiles o comerciales, industriales o financieros que sean necesarios o convenientes al logro de sus fines propios; (o) celebrar negocios y cumplir actividades que procuren clientela, y obtener de las autoridades competentes las autorizaciones y licencias necesarias para la prestación de sus servicios; (p) el desarrollo y la explotación de otra actividades derivadas del objeto social y/o vinculados, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo, incluyendo

la prestación de servicios turísticos bajo cualquier modalidad permitida por la ley tales como las agencias de viajes; (q) ocuparse de todo negocio o actividad lícita, sea o no de comercio, siempre y cuando esté relacionada con su objeto social o que permita la explotación más racional del servicio público que va a prestar; y (r) efectuar inversiones de cualquier clase para emplear los fondos y reservas que se constituyan de acuerdo con la ley o los presentes estatutos.

Capital suscrito y pagado: MUS\$3.389

Participación 2022: 99,21764%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: -0,76030%

Directores:

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)
José Mauricio Rodríguez Munera (principal)
Gabriel Vallejo López (suplente)
Helen Victoria Warner Sanchez (suplente)
Santiago Alvarez Matamoros (suplente)

Administración:

Erika Zarante Bahamon
Jaime Antonio Gongora Esguer

LAN Argentina S.A. (subsidiaria de Inversora Cordillera S.A.)

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Argentina.

Objeto: Realizar por cuenta propia o ajena, en forma independiente o asociada a terceros en el país o en el extranjero, las siguientes actividades: I) AERONÁUTICA: En todas sus manifestaciones, transporte aéreo regular y/o no regular (charter contratado y de taxi aéreo), interno e internacional de personas y cosas, correspondencia, clearing, trabajos y servicios aéreos en general como concesión pública o particular; explotar servicios públicos, escuela de pilotaje y entrenamiento de personal relacionado a la aeronavegación, diseño, ingeniería, investigación, ensamblado-fabricación, importación y/o exportación de todo tipo de aeronaves y sus partes, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, así como prestar servicios de mantenimiento y asistencia técnica de los mismos. II) COMERCIALES: Mediante la compra, venta, permuta, locación, en todas sus modalidades, leasing, renting, importación y exportación de todo tipo de bienes, suministro y cesión de aeronaves, sus partes y componentes, accesorios, materiales e insumos,

intermediación en la formalización de los seguros que cubran los riesgos de los servicios contratados y la realización de toda clase de operaciones comerciales que normalmente tienen lugar en los aeropuertos. III) TURÍSTICA: Mediante la creación, desarrollo y explotación de centros turísticos e inmuebles destinados al alojamiento de personas así como también la actividad turística en todas sus formas incluyendo dentro de ello el alquiler de automotores y sistemas de reservas turísticas. IV) SERVICIOS: Mediante la prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, servicios de reserva por computación, de transporte de personas y/o cargas y/o correspondencia, por tierra o agua, como accesorio del transporte aeronáutico y/o integrando un transporte combinado con éste, así como también toda clase de asistencia a actividades de aeronavegación, como la provisión de alimentos y/o elementos de uso abordado. V) MANDATOS: Cumplir mandatos y comisiones. VI) FINANCIERAS: Realizar cualquier tipo de operaciones financieras en general, con exclusión de las previstas en la Ley de Entidades Financieras y toda otra que requiera concurso público. VII) REPRESENTACIONES:

de personas nacionales y extranjeras relacionadas con las actividades atinentes a su objeto social. VIII) INVERSORA: Constituir y participar en sociedades por acciones, promover su formación, invirtiendo en ellas el capital necesario a esos fines, y prestarles servicios dentro de los límites que se establezcan. A tales fines, la Sociedad tiene plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no sean prohibidos por las leyes y por este Estatuto.

Capital suscrito y pagado:

MUS\$724.976

Participación 2022: 94,9953%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: 0,02021%

Directores:

Manuel María Benites
Jorge Luis Perez Alati
Rosario Altgelt

Administración:

Manuel María Benites
Jorge Luis Perez Alati
Jerónimo Cortes
Diego Potenza

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

Constitución: Constituida como Sociedad Anónima por escritura pública de fecha 23 de diciembre de 1997 en Santiago de Chile, procediendo a su inscripción en el Registro de Comercio de Santiago en la foja 878 número 675 del año 1998.

Objeto: Su objeto social es proveer servicios de entrenamiento técnico y otro tipo de servicios relacionados con el anterior.

Capital suscrito y pagado: MUS\$625

Resultado del ejercicio: MUS\$77

Participación 2022: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: 0,00232%

Directores:

Sebastián Acuto (ejecutivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM)
Hernán Pasman (ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Guido Opazo Aneetz (ejecutivo LATAM)

JARLETUL S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Uruguay en noviembre de 2017.

Objeto: Su objeto social, es la explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general.

Capital suscrito y pagado: MUS\$0

Resultado del ejercicio: MUS\$(2)

Participación 2022: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: -0,0827%

Presidente del Directorio:

Javier Norberto Macías Raschía

Directores:

Fernando Augusto Carneiro de Carvalho
Patricia Mendoza Mallo

PROFESIONAL AIRLINE SERVICES INC.

Constitución: Sociedad constituida en Estados Unidos, en febrero de 1994.

Objeto: Su objeto social, es Servicios de dotación del personal de aeropuertos.

Capital suscrito y pagado: MUS\$63

Resultado del ejercicio: MUS\$258

Participación 2022: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos matriz: 0,02353%

Directores:

Francisco Arana

LATAM FINANCE LIMITED

Constitución: Sociedad constituida en Islas Caimán, en septiembre de 2016.

Objeto: Su objeto es emisión de bono securitizado.

Capital suscrito y pagado: MUS\$0

Resultado del ejercicio: MUS\$169.582

Participación 2022: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: -1,57827%

Presidente del Directorio:

No aplica

Directores:

Andrés del Valle Eitel

Ramiro Alfonsín Balza

Joaquín Arias Acuña

PEUCO FINANCE LIMITED

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Islas Caimán, en noviembre de 2015.

Objeto: Su objeto es la participación en operaciones de financiamiento con otras compañías del grupo LATAM.

Capital suscrito y pagado: MUS\$0

Resultado del ejercicio: MUS\$0

Participación 2022: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la matriz: 0%

Presidente del Directorio:

No aplica

Directores:

Andrés del Valle Eitel

Joaquín Arias Acuña

LATAM TRAVEL S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Argentina.

Objeto: Realizar por cuenta propia o de terceros y/o asociada con terceros, en el país y/o en el exterior, las siguientes actividades y operaciones: (a) COMERCIALES: Realizar, intervenir, desarrollar o diseñar todo tipo de operaciones y actividades que involucren la venta de pasajes aéreos, terrestres, fluviales y marítimos, tanto en el ámbito nacional como en el extranjero, o a cualquier otro servicio que se relacione con la industria del turismo en general. Los servicios antes mencionados podrán ejecutarse por cuenta y orden de terceros, por mandato, comisión, mediante el empleo de los sistemas o métodos que se consideren convenientes a tal fin, sean dichos métodos manuales, mecánicos, electrónicos, telefónicos, a través de Internet, o de cualquier otra clase o tecnología que resulte idónea al efecto. La Sociedad podrá realizar actividades concurrentes o conexas con el objeto descripto, tales como compraventa, importación, exportación y reexportación, licenciamiento y representación de todo tipo de bienes, servicios, "know-how" y tecnología,

vinculados directa o indirectamente con el objeto descripto; comercializar por cualquier vía o título la tecnología que cree o cuya licencia o patente adquiera o administre; desarrollar, distribuir, promover y comercializar todo tipo de contenidos para medios de comunicación de cualquier especie. (b) TURISTICAS: Mediante la realización de todo tipo de actividades vinculadas a la industria turística y hotelera, como operador responsable u operador de servicios de terceros o como agente de viajes. Mediante la preparación de programas de intercambio, turismo, excursiones, y giras; la intermediación y la reserva y locación de servicios en cualquier medio de transporte en el país o en el extranjero y venta de pasajes; intermediación en la contratación de servicios hoteleros en el país o en el extranjero; reserva de hoteles, moteles, apartamentos turísticos y otras facilidades turísticas; la organización de viajes y turismo de carácter individual o colectivo, excursiones o similares en el país o en el extranjero; la recepción y asistencia de turistas durante sus viajes y su permanencia en el país, la prestación a los mismos de los servicios de guías turísticos y el despacho de sus equipajes; la representación de otras agencias de viajes y turismo, compañías, empresas, o instituciones turísticas tanto nacionales como extranjeras, a

fin de prestar en su nombre cualquiera de estos servicios. (c) MANDATARIA: Mediante la aceptación, desempeño y otorgamiento de representaciones, concesiones, comisiones, agencias y mandatos en general. (d) CONSULTORIA: Realización de servicios de consultoría, asesoramiento y administración en todo lo relacionado con la organización, instalación, atención, desarrollo, soporte y promoción de empresas relacionadas con la actividad aerocomercial, sin ser excluyente dicha actividad, en los campos de administración, industrial, comercial, técnico, publicitario, los que serán prestados, cuando la índole de la materia así lo requiera, por profesionales con título habilitante según las respectivas reglamentaciones, y el suministro de sistemas de organización y administración, cuidado, mantenimiento y vigilancia y del personal idóneo y especialmente preparado que se requiera para efectuar dichas tareas. (e) FINANCIERAS: Mediante la participación en otras sociedades creadas o a crearse, ya sea por medio de la adquisición de acciones en sociedades constituidas o mediante la constitución de sociedades, mediante el otorgamiento y obtención de créditos, préstamos, adelantos de dinero con o sin garantía real o personal; el otorgamiento de garantías y fianzas a favor de terceros a título gratuito u

oneroso; la colocación de sus fondos en moneda extranjera, oro o divisas, o en depósitos bancarios de cualquier tipo. A tales fines la sociedad tiene plena capacidad jurídica para ejercer todos los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto, e incluso para contraer empréstitos en forma pública o privada mediante la emisión de debentures y obligaciones negociables y la realización de toda clase de operaciones financieras con excepción de las comprendidas en la Ley 21.526 y toda otra que requiera el concurso público.

Capital suscrito y pagado:

MUS\$15.332

Participación 2022: 100,00%**Variación a/a:** 0,00%**% sobre activos de la matriz:** 0,03473%**Director:**

Jerónimo Cortes

Javier Norberto Macías (suplente)

Administración:

Jerónimo Cortes

Javier Norberto Macías

Diego Potenza

Estados Financieros Sociedades Matriz

LAN CARGO S.A. Y FILIALES Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Total activos corrientes	187.148	695.341
Total activos no corrientes	415.766	469.437
Total activos	<u>602.914</u>	<u>1.164.778</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	283.435	785.977
Total pasivos no corrientes	275.650	278.667
Total pasivos	<u>559.085</u>	<u>1.064.644</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	104.535	164.653
Participaciones no controladoras	(60.706)	(64.519)
Total patrimonio	43.829	100.134
Total patrimonio y pasivos	<u>602.914</u>	<u>1.164.778</u>

LAN CARGO S.A. Y FILIALES Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	2.136.257	1.132.425
Costo de ventas	<u>(2.068.992)</u>	<u>(1.244.086)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	67.265	(111.661)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(11.120)	(281.759)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(57.858)	(270.123)
Gasto por impuesto a las ganancias	3.215	22.985
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(54.643)</u>	<u>(247.138)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(53.459)	(242.249)
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	(1.184)	(4.889)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(54.643)</u>	<u>(247.138)</u>

**LAN CARGO S.A. Y FILIALES****Estado de Resultados Integrales Consolidado**

	Al 31 de diciembre de 2022 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(54.643)	(247.148)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	(2.274)	1.118
Total otro resultado integral que se clasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	(21)	220
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(2.295)	1.338
Impuesto a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se clasificarán al resultado del ejercicio	567	(303)
Otro resultado integral	(1.728)	1.035
Total resultado integral	<u>(56.371)</u>	<u>(246.113)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(55.187)	(241.214)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	(1.184)	(4.899)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(56.371)</u>	<u>(246.113)</u>

LAN CARGO S.A. Y FILIALES**Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo**

	Al 31 de diciembre de 2022 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	15.354	6.449
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(7.977)	(6.900)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(8.353)</u>	<u>(7.105)</u>
Incremento neto (disminución) en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(975)	(7.555)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>45.209</u>	<u>47.052</u>

LAN CARGO S.A. Y FILIALES**Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado**

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2022	164.653	(64.519)	100.134
Cambios en patrimonio			
Resultado integral			
Ganancia (pérdida)	(53.459)	(1.184)	(54.643)
Otro resultado integral	(1.728)	-	(1.728)
Total resultado integral	(55.187)	(1.184)	(56.371)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	(4.931)	4.997	66
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	<u>104.535</u>	<u>(60.706)</u>	<u>43.829</u>
	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2021	578.004	(59.620)	518.384
Cambios en patrimonio			
Resultado integral			
Ganancia (pérdida)	(242.249)	(4.899)	(247.148)
Otro resultado integral	1.035	-	1.035
Total resultado integral	(241.214)	(4.899)	(246.113)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	(172.137)	-	(172.137)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2021	<u>164.653</u>	<u>(64.519)</u>	<u>100.134</u>



LAN CARGO S.A. Y FILIALES
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2020	349.351	(746)	348.605
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	-	-	-
Saldo inicial modificado Re-expresado	349.351	(746)	348.605
Cambios en patrimonio			
Resultado integral			
Ganancia (pérdida)	(192.820)	(75.630)	(268.450)
Otro resultado integral	(781)	-	(781)
Total resultado integral	(193.601)	(75.630)	(269.231)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	422.254	16.756	439.010
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2020	<u>578.004</u>	<u>(59.620)</u>	<u>518.384</u>

INVERSIONES LAN S.A.
Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	1.223	1.226
Total activos no corrientes	58	58
Total activos	<u>1.281</u>	<u>1.284</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	11	-
Total pasivos no corrientes	45	45
Total pasivos	<u>56</u>	<u>45</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.225	1.239
Total patrimonio	1.225	1.239
Total patrimonio y pasivos	<u>1.281</u>	<u>1.284</u>

INVERSIONES LAN S.A.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	7	6
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(1)	(90)
Gasto por impuesto a las ganancias	(13)	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(14)</u>	<u>(90)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(14)	(90)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(14)</u>	<u>(90)</u>

INVERSIONES LAN S.A.
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de 2022 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(14)	(90)
Total resultado integral	<u>(14)</u>	<u>(90)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(14)	(90)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(14)</u>	<u>(90)</u>

INVERSIONES LAN S.A.
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de 2022 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	12	-
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(5)	(77)
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	<u>7</u>	<u>(77)</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>413</u>	<u>406</u>

INVERSIONES LAN S.A.
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladora MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2022	1.239	-	1.239
Total resultado integral	(14)	-	(14)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2022	<u>1.225</u>	<u>-</u>	<u>1.225</u>

INVERSIONES LAN S.A.
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladora MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2021	1.329	-	1.329
Total resultado integral	(90)	-	(90)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2021	<u>1.239</u>	<u>-</u>	<u>1.239</u>



LAN PAX GROUP Y FILIALES
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Total activos corrientes	193.479	232.185
Total activos no corrientes	<u>198.753</u>	<u>200.085</u>
Total activos	<u>392.232</u>	<u>432.270</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.462.843	1.412.684
Total pasivos no corrientes	<u>265.125</u>	<u>236.031</u>
Total pasivos	<u>1.727.968</u>	<u>1.648.715</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(1.342.687)	(1.219.473)
Participaciones no controladoras	<u>6.951</u>	<u>3.028</u>
Total patrimonio	<u>(1.335.736)</u>	<u>(1.216.445)</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>392.232</u>	<u>432.270</u>

LAN PAX GROUP Y FILIALES
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	534.979	310.688
Costo de ventas	<u>(529.730)</u>	<u>(281.846)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	5.249	28.842
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(135.604)	(48.133)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(124.022)	(6.624)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>2.349</u>	<u>(823)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(121.673)</u>	<u>(7.447)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(120.717)	(7.289)
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	<u>(956)</u>	<u>(158)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(121.673)</u>	<u>(7.447)</u>

LAN PAX GROUP Y FILIALES
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(121.673)	(7.447)
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos	<u>(15.021)</u>	<u>(193.037)</u>
Total resultado integral	<u>(136.694)</u>	<u>(200.484)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(126.301)	(213.711)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	<u>(10.393)</u>	<u>13.227</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(136.694)</u>	<u>(200.484)</u>

LAN PAX GROUP Y FILIALES

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	24.595	2.596
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(1.762)	11.587
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(33)</u>	<u>(115)</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	22.800	14.068
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(2.653)</u>	<u>(3.838)</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	20.150	10.230
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u><u>91.687</u></u>	<u><u>71.537</u></u>

LAN PAX GROUP Y FILIALES

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2022	(1.219.473)	3.028	(1.216.445)
Total resultado integral	(126.301)	(10.393)	(136.694)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	3.087	14.316	17.403
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	<u><u>(1.342.687)</u></u>	<u><u>6.951</u></u>	<u><u>(1.335.736)</u></u>
Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$		Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2021	(1.220.319)	319	(1.220.000)
Total resultado integral	(213.711)	13.227	(200.484)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	214.557	(10.518)	204.039
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2021	<u><u>(1.219.473)</u></u>	<u><u>3.028</u></u>	<u><u>(1.216.445)</u></u>

LAN PAX GROUP Y FILIALES
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2020	(856.611)	2.036	(854.575)
Total resultado integral	(367.922)	(1.717)	(369.639)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	4.214	-	4.214
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2020	<u>(1.220.319)</u>	<u>319</u>	<u>(1.220.000)</u>

LATAM FINANCE LIMITED
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Total activos corrientes	115	1.310.734
Total activos	<u>115</u>	<u>1.310.734</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	208.621	187.083
Total pasivos no corrientes	-	1.501.739
Total pasivos	<u>208.621</u>	<u>1.688.822</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(208.506)	(378.088)
Total patrimonio	<u>(208.506)</u>	<u>(378.088)</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>115</u>	<u>1.310.734</u>

LATAM FINANCE LIMITED
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	-	-
Costo de ventas	-	(104.511)
Ganancia (Pérdida) bruta	-	(104.511)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(1)	(104.512)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	169.582	(104.512)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>169.582</u>	<u>(104.512)</u>

LATAM FINANCE LIMITED
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	169.582	(104.512)
Total resultado integral	<u>169.582</u>	<u>(104.512)</u>

LATAM FINANCE LIMITED
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	-	-
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(1)	(1)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(1)	(1)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>115</u>	<u>116</u>

LATAM FINANCE LIMITED
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2022	(378.088)	-	(378.088)
Total resultado integral	169.582	-	169.582
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	<u>(208.506)</u>	<u>-</u>	<u>(208.506)</u>

LATAM FINANCE LIMITED
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2021	(273.576)	-	(273.576)
Total resultado integral	(104.512)	-	(104.512)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2021	<u>(378.088)</u>	<u>-</u>	<u>(378.088)</u>

LATAM FINANCE LIMITED
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2020	(168.476)	-	(168.476)
Total resultado integral	(105.100)	-	(105.100)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2020	<u>(273.576)</u>	<u>-</u>	<u>(273.576)</u>



PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Total activos corrientes	56.896	33.766
Total activos	<u>56.896</u>	<u>33.766</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	53.787	30.915
Total pasivos	<u>53.787</u>	<u>30.915</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	3.109	2.851
Total patrimonio	<u>3.109</u>	<u>2.851</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>56.896</u>	<u>33.766</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	64.079	61.572
Costo de ventas	<u>(38.208)</u>	<u>(33.765)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	25.871	27.807
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	286	478
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	286	478
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(28)</u>	<u>(200)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>258</u>	<u>278</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	258	278
Total resultado integral	<u>258</u>	<u>278</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	<u>(1.431)</u>	<u>2.694</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(1.431)	2.694
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(1.431)	2.694
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>1.452</u>	<u>2.883</u>



PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	
	MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2022	2.851	2.851
Total resultado integral	258	258
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	<u>3.109</u>	<u>3.109</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	
	MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2021	2.573	2.573
Total resultado integral	278	278
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2021	<u>2.851</u>	<u>2.851</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	
	MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2020	1.559	1.559
Total resultado integral	1.014	1.014
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2020	<u>2.573</u>	<u>2.573</u>

HOLDCO I S.A.

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	-	-
Total activos no corrientes	351.587	351.587
Total activos	<u>351.587</u>	<u>351.587</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	3.237	2.740
Total pasivos	<u>3.237</u>	<u>2.740</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	348.350	348.847
Total patrimonio	<u>348.350</u>	<u>348.847</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>351.587</u>	<u>351.587</u>





HOLDCO I S.A.

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(515)	(993)
Diferencia de cambio	18	399
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>

HOLDCO I S.A.

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>
Total resultado integral	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>

HOLDCO I S.A.

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación		
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	-	(6)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-	(6)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>-</u>	<u>-</u>

HOLDCO I S.A.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2022	348.847	-	348.847
Total resultado integral	(497)	-	(497)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	<u>348.350</u>	<u>-</u>	<u>348.350</u>

HOLDCO I S.A.
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2021	349.441	-	349.441
Total resultado integral	(594)	-	(594)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2021	<u>348.847</u>	<u>-</u>	<u>348.847</u>

HOLDCO I S.A.
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2020	349.552	-	349.552
Total resultado integral	(111)	-	(111)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2020	<u>349.441</u>	<u>-</u>	<u>349.441</u>

JARLETUL S.A.
Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	16	22
Total activos no corrientes	-	2
Total activos	<u>16</u>	<u>24</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.110	1.116
Total pasivos	<u>1.110</u>	<u>1.116</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(1.094)	(1.092)
Total patrimonio	<u>(1.094)</u>	<u>(1.092)</u>
	<u>16</u>	<u>24</u>

JARLETUL S.A.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	-	-
Costo de ventas	-	-
Ganancia (Pérdida) bruta	-	-
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(2)	(47)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(2)	(47)
Gasto por impuesto a las ganancias	-	(3)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(2)</u>	<u>(50)</u>



JARLETUL S.A.

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(2)	(50)
Total resultado integral	<u>(2)</u>	<u>(50)</u>

JARLETUL S.A.

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(7)	(10)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(7)	(10)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(7)	(10)
TIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>15</u>	<u>22</u>

JARLETUL S.A.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladora MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2022	(1.092)	-	(1.092)
Total resultado integral	(2)	-	(2)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2022	<u>(1.094)</u>	<u>-</u>	<u>(1.094)</u>

JARLETUL S.A.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladora MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2021	(1.042)	-	(1.042)
Total resultado integral	(50)	-	(50)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2021	<u>(1.092)</u>	<u>-</u>	<u>(1.092)</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Total activos corrientes	305.288	454.266
Total activos no corrientes	30.485	30.122
Total activos	<u>335.773</u>	<u>484.388</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	276.875	414.997
Total pasivos no corrientes	4.303	2.070
Total pasivos	<u>281.178</u>	<u>417.067</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	54.595	67.321
Total patrimonio	54.595	67.321
Total patrimonio y pasivos	<u>335.773</u>	<u>484.388</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	1.257.865	584.929
Costo de ventas	<u>(1.165.039)</u>	<u>(614.102)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	92.826	(29.173)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	4.774	(93.410)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(12.400)	(109.180)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(325)</u>	<u>(210)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(12.725)</u>	<u>(109.390)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(12.725)</u>	<u>(109.390)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(12.725)</u>	<u>(109.390)</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(12.725)	(109.390)
Total resultado integral	<u>(12.725)</u>	<u>(109.390)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(12.725)	(109.390)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(12.725)</u>	<u>(109.390)</u>



LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(23.373)	37.204
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(3.947)	(868)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>1.888</u>	<u>(217)</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	<u>(25.432)</u>	<u>36.119</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(25.432)</u>	<u>36.119</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u><u>56.250</u></u>	<u><u>81.682</u></u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2022	67.321	-	67.321
Total resultado integral	(12.725)	-	(12.725)
Total transacciones con los accionistas	-	-	-
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	<u><u>54.596</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>54.596</u></u>

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2021	175.623	-	175.623
Total resultado integral	(109.394)	-	(109.394)
Total transacciones con los accionistas	1.092	-	1.092
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2021	<u><u>67.321</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>67.321</u></u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2020	8.691	-	8.691
Total resultado integral	(175.486)	-	(175.486)
Total transacciones con los accionistas	342.418		342.418
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2020	<u>175.623</u>	<u>-</u>	<u>175.623</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Total activos corrientes	31	251
Total activos no corrientes	336	337
Total activos	<u>367</u>	<u>588</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.234	1.457
Total pasivos no corrientes	-	-
Total pasivos	<u>1.234</u>	<u>1.457</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(867)	(869)
Total patrimonio	(867)	(869)
Total patrimonio y pasivos	<u>367</u>	<u>588</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	-	-
Costo de ventas	-	(6)
Ganancia (Pérdida) bruta	-	(6)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	2	86
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	2	84
Gasto por impuesto a las ganancias	-	(55)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>2</u>	<u>29</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	2	29
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>2</u>	<u>29</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	<u>2</u>	<u>29</u>
Total resultado integral	<u>2</u>	<u>29</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	2	29
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>2</u>	<u>29</u>



LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(221)	(10)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	-	(9)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(221)	(19)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(221)	(19)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>20</u>	<u>241</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2022	(869)	-	(869)
Total resultado integral	2	-	2
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	<u>(867)</u>	<u>-</u>	<u>(867)</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2021	(898)	-	(898)
Total resultado integral	29	-	29
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2021	<u>(869)</u>	<u>-</u>	<u>(869)</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2020	(682)	-	(682)
Total resultado integral	(216)	-	(216)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2020	<u>(898)</u>	<u>-</u>	<u>(898)</u>



LATAM TRAVEL S.A.
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Total activos corrientes	1.249.804	324.961
Total activos no corrientes	88.494	82.288
Total activos	<u>1.338.298</u>	<u>407.249</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	323.426	650.768
Total pasivos no corrientes	174.158	10.273
Total pasivos	<u>497.584</u>	<u>661.041</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	840.714	(253.792)
Participaciones no controladoras	-	-
Total patrimonio	840.714	(253.792)
Total patrimonio y pasivos	<u>1.338.298</u>	<u>407.249</u>

LATAM TRAVEL S.A.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	372.102	28.987
Costo de ventas	(30.992)	9.011
Ganancia (Pérdida) bruta	341.110	37.998
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	181.724	12.282
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(1.133.744)	(302.098)
Gasto por impuesto a las ganancias	-	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(1.133.744)</u>	<u>(302.098)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(1.133.744)	(302.098)
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	-	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(1.133.744)</u>	<u>(302.098)</u>

LATAM TRAVEL S.A.
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(1.133.744)	(302.098)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(1.133.744)</u>	<u>(302.098)</u>



LATAM TRAVEL S.A.

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(989.812)	(132.964)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	90.526	-
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	1.411.653	-
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	512.367	(132.964)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	<u>165.496</u>	<u>247.226</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u><u>793.748</u></u>	<u><u>165.496</u></u>

LATAM TRAVEL S.A.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2022	(253.792)	(253.792)
Cambios en patrimonio		
Resultado integral		
Ganancia (pérdida)	(1.133.744)	(1.133.744)
Otro resultado integral	-	-
Total resultado integral	(1.133.744)	(1.133.744)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	2.228.250	2.228.250
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	<u><u>840.714</u></u>	<u><u>840.714</u></u>



LATAM TRAVEL S.A.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio		
1 de enero de 2021	(182.178)	(182.178)
Cambios en patrimonio		
Resultado integral		
Ganancia (pérdida)	(302.098)	(302.098)
Otro resultado integral	-	-
Total resultado integral	(302.098)	(302.098)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	230.484	230.484
Saldos finales ejercicio actual		
31 de diciembre de 2021	<u>(253.792)</u>	<u>(253.792)</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre de 2022 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	64	64
Total activos no corrientes	28	-
Total activos	<u>92</u>	<u>64</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	5	132
Total pasivos	<u>5</u>	<u>132</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	87	(68)
Total patrimonio	<u>87</u>	<u>(68)</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>92</u>	<u>64</u>



LATAM TRAVEL S.R.L.

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias		
Ganancia (Pérdida) bruta	-	-
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	-	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	155	(23)
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	155	(23)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	155	(23)
	155	(23)

LATAM TRAVEL S.R.L.

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	155	(23)
Total resultado integral	155	(23)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	155	(23)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	155	(23)

LATAM TRAVEL S.R.L.

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	-	133
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	-	(2)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-	131
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	64	64

LATAM TRAVEL S.R.L.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2022	(68)	-	(68)
Total resultado integral	155	-	155
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	87	-	87





LATAM TRAVEL S.R.L.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2021	(45)	-	(45)
Total resultado integral	(23)	-	(23)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2021	<u>(68)</u>	<u>-</u>	<u>(68)</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2020	23	-	23
Total resultado integral	(68)	-	(68)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2020	<u>(45)</u>	<u>-</u>	<u>(45)</u>

PEUCO FINANCE LIMITED

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	-	1.307.721
Total activos	<u>-</u>	<u>1.307.721</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	-	1.307.721
Total pasivos	<u>-</u>	<u>1.307.721</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>-</u>	<u>1.307.721</u>

PEUCO FINANCE LIMITED

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	-	-
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	-	-
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>-</u>	<u>-</u>



TAM S.A. Y FILIALES
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Total activos corrientes	1.998.284	1.262.825
Total activos no corrientes	1.499.564	1.346.034
Total activos	3.497.848	2.608.859
PASIVOS Y PATRIMONIO		
	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	3.302.692	2.410.426
Total pasivos no corrientes	928.855	846.722
Total pasivos	4.231.547	3.257.148
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(734.514)	(649.058)
Participaciones no controladoras	815	769
Total patrimonio	(733.699)	(648.289)
Total patrimonio y pasivos	3.497.848	2.608.859

TAM S.A. Y FILIALES
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	4.255.115	2.003.922
Costo de ventas	(3.973.361)	(2.161.497)
Ganancia (Pérdida) bruta	281.754	(157.575)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(163.903)	(665.917)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(89.464)	(748.514)
Gasto por impuesto a las ganancias	19.529	(8.119)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(69.935)	(756.633)
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(70.047)	(756.698)
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	112	65
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(69.935)	(756.633)

TAM S.A. Y FILIALES
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(69.935)	(756.633)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(10.792)	(32.031)
Impuesto a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se clasificarán al resultado del ejercicio	689	(483)
Otro resultado integral	(10.103)	(32.514)
Total resultado integral	(80.273)	(789.147)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(80.281)	(789.254)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	8	107
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	(80.273)	(789.147)

TAM S.A. Y FILIALES
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	886.301	(94.067)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	36.345	(47.280)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(354.668)</u>	<u>(27.510)</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	567.978	(168.857)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(476.568)</u>	<u>(168.857)</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	91.410	(337.714)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u><u>384.133</u></u>	<u><u>292.723</u></u>

TAM S.A. Y FILIALES
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2022	(649.058)	769	(648.289)
Total resultado integral	(80.281)	35	(80.246)
Total transacciones con los accionistas	(5.176)	11	(5.165)
Saldos finales ejercicio actual	<u>(734.515)</u>	<u>815</u>	<u>(733.700)</u>
31 de diciembre de 2022	<u><u>(734.515)</u></u>	<u><u>815</u></u>	<u><u>(733.700)</u></u>

TAM S.A. Y FILIALES
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2021	104.407	713	105.120
Total resultado integral	(789.254)	107	(789.147)
Total transacciones con los accionistas	35.789	(51)	35.738
Saldos finales ejercicio actual	<u>(649.058)</u>	<u>769</u>	<u>(648.289)</u>
31 de diciembre de 2021	<u><u>(649.058)</u></u>	<u><u>769</u></u>	<u><u>(648.289)</u></u>

TAM S.A. Y FILIALES
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2020	1.537.799	1.506	1.539.305
Total resultado integral	(1.594.481)	(611)	(1.595.092)
Total transacciones con los accionistas	161.089	(182)	160.907
Saldos finales ejercicio actual	<u>104.407</u>	<u>713</u>	<u>105.120</u>
31 de diciembre de 2020	<u><u>104.407</u></u>	<u><u>713</u></u>	<u><u>105.120</u></u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> M\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> M\$
Total activos corrientes	1.103.009	1.616.725
Total activos no corrientes	111.767	75.776
Total activos	<u>1.214.776</u>	<u>1.692.501</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> M\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> M\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	684.262	170.976
Total pasivos no corrientes	265.927	223.250
Total pasivos	<u>950.189</u>	<u>394.226</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	264.587	1.298.275
Total patrimonio	264.587	1.298.275
Total patrimonio y pasivos	<u>1.214.776</u>	<u>1.692.501</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> M\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> M\$
Ingresos de actividades ordinarias	906.015	844.775
Costo de ventas	<u>(818.075)</u>	<u>(646.971)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	87.940	197.804
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	69.915	393.553
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	69.915	393.553
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(60)</u>	<u>(206.118)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>69.855</u>	<u>187.435</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>69.855</u>	<u>187.435</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>69.855</u>	<u>187.435</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2022</u> M\$	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> M\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	69.855	187.435
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(15.409)	12.093
Otro resultado integral	<u>(15.409)</u>	<u>12.093</u>
Total resultado integral	<u>54.446</u>	<u>199.528</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>54.446</u>	<u>199.528</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>54.446</u>	<u>199.528</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de 2022 M\$	Al 31 de diciembre de 2021 M\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(157.977)	(355.265)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(157.977)	(355.265)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	4.710	51.747
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(153.267)	(303.518)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	136.469	289.736

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> M\$	Participaciones no <u>controladora</u> M\$	Patrimonio <u>total</u> M\$
Patrimonio 1 de enero de 2022	1.298.275	-	1.298.275
Total resultado integral	54.446	-	54.446
Total transacciones con los accionistas	(1.088.134)	-	(1.088.134)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	264.587	-	264.587

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> M\$	Participaciones no <u>controladora</u> M\$	Patrimonio <u>total</u> M\$
Patrimonio 1 de enero de 2021	1.074.271	-	1.074.271
Total resultado integral	199.528	-	199.528
Total transacciones con los accionistas	24.476	-	24.476
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2021	1.298.275	-	1.298.275

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> M\$	Participaciones no <u>controladora</u> M\$	Patrimonio <u>total</u> M\$
Patrimonio 1 de enero de 2020	976.332	-	976.332
Total resultado integral	127.164	-	127.164
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2020	1.103.496	-	1.103.496

Análisis razonado

Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias:

1. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Al 31 de diciembre de 2022, los activos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$13.211.024, lo que, comparado con el 31 de diciembre de 2021, presenta una disminución de MUS\$80.508 (0,6%).

El Activo corriente de la Sociedad aumentó en MUS\$922.196 (35,3%), comparado con el cierre del ejercicio 2021. Los principales aumentos se presentan en los siguientes rubros: Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar por MUS\$126.339 (14,3%), originado en su mayor parte por el aumento de las ventas en los mercados de Brasil, Perú y Chile; Inventarios de corto plazo por MUS\$190.452 (66,3%), asociado en gran medida al movimiento de las existencias técnicas utilizadas en los servicios de mantención tanto propios como de tercero; Otros activos no financieros por MUS\$82.996 (76,6%) explicado por el aumento en los impuestos a las ventas por recuperar, en los costos de contrato asociados al pasivo por volar que han sido activados y de seguros de aviación; Otros activos financieros

por MUS\$402.377 (397,9%) generado principalmente por el aumento de Otras garantías otorgadas por MUS\$42.609 y MUS\$340.008 de fondos entregados a un Kroll como anticipos restringidos, los cuales tienen como objetivo saldar los claims pendientes de resolución existentes a la salida del proceso de Capítulo 11; y Efectivo y equivalentes al efectivo por MUS\$169.840 (16,2%), este aumento se explica por la variación neta presentada en el estado de flujos consolidado de la Sociedad. La variación positiva de los rubros mencionado fue compensada por una disminución de los Impuestos corrientes por MUS\$8.231 (20%) y de Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta por MUS\$60.376 (41,1%). (Esta disminución es un monto neto que se genera principalmente por ventas de aeronaves y motores por MUS\$84.058 y a un aumento por reclasificaciones desde propiedades plantas y equipos por MUS\$32.000 que se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta).

El índice de liquidez de la Sociedad muestra un aumento de 0,21 veces al cierre del ejercicio 2021 a 0,69 veces al cierre de diciembre de 2022. Se observa, además, un aumento de la razón ácida de 0,08 veces en el ejercicio 2021 a 0,24

veces al cierre de diciembre de 2022, debido principalmente a una disminución del 58,7% en el Pasivo corriente.

El Activo no corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$1.002.704 (9,4%) respecto del cierre del ejercicio 2021. Los principales rubros del Activo no corriente que presentan disminución son: Propiedades, plantas y equipos por MUS\$1.078.206 (11,4%), cuya variación se explica principalmente por la depreciación del ejercicio por MUS\$965.216 y otras disminuciones del ejercicio por MUS\$1.417.138 las cuales consideran la reclasificación de seis aeronaves A320 por MUS\$29.328 y de veintiocho aeronaves A319 por MUS\$373.410, respectivamente, al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta y las renegociaciones de 115 aeronaves (1 A319, 39 A320, 14 A320N, 30 A321, 1 B767, 6 B777 y 24 B787) por MUS\$886.021, compensado por el aumento de las adiciones del ejercicio por MUS\$1.279.755 y un aumento en la diferencia por conversión por MUS\$24.393; y Activos por impuestos diferidos MUS\$9.375 (61,3%). Todo lo anterior se ve levemente compensado por el incremento en los rubros de Activos intangibles distintos de la plusvalía por MUS\$61.494 (6,0%), debido

al ajuste de conversión por MUS\$54.623 y el incremento por las adiciones por MUS\$66.867, ambos aumentos compensados por la disminución en MUS\$54.358 correspondiente a la amortización del ejercicio; Otros activos no financieros por MUS\$22.946 (18,3%), cuyo aumento principal se originó por el incremento en los depósitos judiciales por MUS\$28.445.

Al 31 de diciembre de 2022, los pasivos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$13.180.303, lo que, comparado con valor al 31 de diciembre de 2021, presenta una disminución de MUS\$7.178.133 (equivalente a 35,3%).

El Pasivo corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$7.226.732 (58,7%), respecto al cierre de ejercicio 2021, siendo las disminuciones en los Otros pasivos financieros por MUS\$3.650.610 (82,0%); en las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar por MUS\$3.211.259 (66,4%) y en las Cuentas por pagar a entidades relacionadas MUS\$661.590 (100%), las que originan la variación total del Pasivo corriente. En estos rubros se reconocen los efectos de las disminuciones en las deudas financieras previas a la solicitud de Capítulo 11, las porciones de corto plazo originadas por las nuevas deudas financieras contraídas en la salida de Capítulo

11, los pagos realizados incluidos los correspondientes a los préstamos recibidos de partes relacionadas y la dación en pago de Bonos convertibles a los proveedores comerciales, todos estos considerados en el plan de salida de la sociedad de Capítulo 11. Todas las disminuciones en el Pasivo corriente señaladas anteriormente, se compensan con el aumento de Otros pasivos no financieros, corrientes por MUS\$309.675 (13,3%).

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente sobre el Patrimonio de la Sociedad para el ejercicio es de 120,36. La incidencia del Pasivo corriente sobre la deuda total disminuyó en 21,88 puntos porcentuales, pasando de 60,49% al cierre del 2021 a un 38,61% al cierre del presente ejercicio.

El Pasivo no corriente de la Sociedad, aumentó en MUS\$48.599 (0,6%), comparado con el valor al 31 de diciembre de 2021. Los principales aumentos se presentan en el rubro Otros pasivos financieros, no corrientes por MUS\$30.337 (0,5%); Otras provisiones, no corrientes por MUS\$215.383 (30,2%), explicado principalmente por nuevas provisiones por MUS\$687.558 asociadas a contingencias; ajuste de conversión por MUS\$28.655, compensado por disminuciones de provisiones utilizadas por MUS\$63.087, reversos

causas laborales, tributarias y civiles por revalidación de contingencias por MUS\$421.310 y efecto de diferencia de cambio por MUS\$16.433; Provisiones por beneficios a los empleados por MUS\$37.255 (66,3%), explicado por un aumento de MUS\$53.254 asociado a la provisión de servicios corrientes, compensado por una disminución por beneficios pagados por MUS\$4.375 y ajuste por conversión y pérdida actuarial por MUS\$11.624. Lo anterior

se ve compensado por la disminución de Cuentas por pagar no corrientes por MUS\$146.142 (30,9%) explicado por una baja en la flota (JOL) por MUS\$84.387, mantención de aeronaves y motores por MUS\$27.106 y tasas aeroportuarias, sobrevuelo, provisión de vacaciones y gratificaciones y otros conceptos menores por MUS\$34.649 y una disminución de Otros pasivos no financieros, no corrientes por MUS\$91.848 (17,9%).

Para un mejor entendimiento respecto de la disminución total de los Otros pasivos financieros por MUS\$3.620.273 (considerando una disminución en el pasivo financiero corriente por MUS\$3.650.610 y un aumento en el pasivo financiero, no corriente por MUS\$30.337), a continuación, se presenta, excluyendo los derivados de cobertura y no cobertura, el siguiente cuadro resumen que muestra los movimientos de flujos de efectivo y no flujos:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2021	Flujos de				Movimientos no flujo			Saldo al 31 de diciembre de 2022
		Obtención	Pago			Baja deuda Cap. 11	Interés devengado y otros	Reclasificaciones	
			Capital (*)	Capital (**)	Interés				
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Préstamos a exportadores	159.161	-	-	-	-	(161.975)	2.814	-	-
Préstamos bancarios	521.838	982.425	(36.466)	(10.420)	-	(196.619)	128.077	(2.840)	1.385.995
Obligaciones garantizadas	510.535	-	(18.136)	(13.253)	(25)	-	13.882	(167.942)	325.061
Otras obligaciones garantizadas	2.725.422	3.658.690	(5.408.540)	(391.639)	(91.247)	(381.018)	339.475	23.161	474.304
Obligaciones con el público	2.253.198	1.109.750	(1.501.739)	(17.499)	-	(843.950)	148.703	141.336	1.289.799
Arrendamientos financieros	1.189.182	-	(270.734)	(34.201)	-	(37.630)	37.211	204.411	1.088.239
Otros préstamos	76.508	1.467.035	(1.523.798)	(5.628)	3.281	(56.176)	40.806	-	2.028
Pasivos por arrendamientos	2.960.638	-	(131.917)	(49.076)	(2)	(995.888)	492.592	(59.893)	2.216.454
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.396.482	7.217.900	(8.891.330)	(521.716)	(87.993)	(2.673.256)	1.203.560	138.233	6.781.880

El indicador de endeudamiento del Pasivo no corriente de la Sociedad del ejercicio sobre el patrimonio es 191,39. La incidencia del Pasivo no corriente sobre la deuda total aumentó en 21.88 puntos porcentuales, pasando de 39,51% al cierre de 2021 a un 61,39% al cierre de diciembre de 2022.

El indicador de endeudamiento total sobre el Patrimonio de la Sociedad al cierre de diciembre de 2022 es 311,75, siendo 314,64 veces menor que al cierre de diciembre de 2021.

Al 31 de diciembre de 2022, un 52% (40% al 31 de diciembre 2021) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés. De la deuda variable, la mayor parte está indexada a tasa de referencia en base a SOFR.

El Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora aumentó en MUS\$7.098.826 (100,6%), pasando de un patrimonio negativo de MUS\$7.056.548 al 31 de diciembre de 2021 a un patrimonio positivo de MUS\$42.278 al 31 de diciembre de 2022. Los principales efectos corresponden a:

a) Aumento de capital y bonos convertibles

En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía celebrada el 5 de julio de 2022, se acordó a aumentar el capital de la Compañía en US\$10.293.269.524, mediante la emisión de 73.809.875.794 acciones de pago y 531.991.409.513 acciones de respaldo, todas ordinarias, de una misma y única serie, sin valor nominal, de los cuales: (a) US\$9.493.269.524, representados por 531.991.409.513 nuevas acciones, a ser destinadas a responder a la conversión de los Bonos Convertibles, según este término se define más adelante (las “Acciones de Respaldo”); y (b) US\$800.000.000, representados por 73.809.875.794 nuevas acciones, de pago (las “Nuevas Acciones de Pago”), a ser ofrecidas preferentemente a los accionistas.

Al 31 de diciembre de 2022, del referido aumento de capital se suscribieron y pagaron 604.625.447.032 acciones, equivalentes a MUS\$10.152.221 y se han generado costos de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles por MUS\$810.279, los cuales se presentan formando parte del rubro “Otras reservas” y serán reclasificados al capital pagado una vez que se apruebe dicha transferencia en una próxima

Junta Extraordinaria de Accionistas. A continuación, se muestra el siguiente cuadro de movimiento del aumento de capital por MU\$10.152.221 por concepto:

Movimiento acciones totalmente pagadas:	Capital Pagado MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2021	3.146.265
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2021	-
Saldo final al 31 de diciembre de 2021	3.146.265
Saldo inicial al 1 de enero de 2022	3.146.265
Nuevas acciones de pago (ERO)	800.000
Bono Convertible G Opciones de conversión de bonos convertibles ejercidas durante el año - Bonos Convertibles (1)	1.115.996
Bono Convertible H Opciones de conversión de bonos convertibles ejercidas durante el año - Bonos Convertibles	1.372.798
Bono Convertible I Opciones de conversión de bonos convertibles ejercidas durante el año - Bonos Convertibles (2)	6.863.427
Subtotal	10.152.221
Saldo final al 31 de diciembre de 2022	13.298.486

b) Otras participaciones en el patrimonio

Durante el ejercicio 2022 se incrementó las Otras participaciones en el patrimonio en MUS\$9.250.229 relacionados a la valorización de los bonos convertibles y que posteriormente, una vez ejercida la opción de conversión se procedió a transferir al Capital pagado MUS\$9.352.221 y a la fecha de emisión, el valor razonable del componente de pasivo se estimó utilizando la tasa de

interés vigente en el mercado para instrumentos similares no convertibles. Este monto se registró como un pasivo sobre la base del costo amortizado utilizando el método de interés efectivo hasta que se extingue en el momento de la conversión o en la fecha de vencimiento del instrumento, el que corresponde a MUS\$102.031, quedando finalmente en el rubro Otras participaciones en el patrimonio un monto de MUS\$39 que corresponde a la porción no convertida en patrimonio.

c) Otras reservas varias

Durante el ejercicio 2022 el rubro de las Otras reservas varias disminuyó en MUS\$4.340.749, según se muestra a continuación:

Conceptos	Bono Convertible G MUS\$	Bono Convertible H MUS\$	Bono Convertible I MUS\$	Total Bonos Convertibles MUS\$
Valor Nominal	1.115.996	1.372.837	6.863.427	9.352.260
Componente deuda a fecha de emisión	-	(102.031)	-	(102.031)
Componente Patrimonio a fecha de emisión	1.115.996	1.270.806	6.863.427	9.250.229
Ajuste al valor razonable de los bonos convertibles a la fecha de emisión	(923.616)	-	(2.686.854)	(3.610.470)
Costos de emisión	-	(24.812)	(705.467)	(730.279)
Total	(923.616)	(24.812)	(3.392.321)	(4.340.749)

Adicionalmente dentro de Otras reservas varias durante el ejercicio 2022 se registraron costos de emisión en la colocación de las nuevas acciones de pago (ERO) por MUS\$80.000.

d) Ganancia atribuible a los propietarios de la controladora

Al 31 de diciembre de 2022 la Compañía registró una ganancia atribuible a los propietarios de la controladora por MUS\$1.339.210 versus una pérdida al 31 de diciembre de 2021 MUS\$4.647.491. Producto de lo anterior el Resultado acumulado disminuyó de una pérdida de MUS\$8.841.106 al 31 de diciembre de

2021 a de una pérdida de MUS\$7.501.896 al 31 de diciembre de 2022.

2. ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO

La controladora al 31 de diciembre de 2022 registró una ganancia de MUS\$1.339.210, lo que representa una variación positiva de MUS\$5.986.701 comparado con la pérdida de MUS\$4.647.491 del ejercicio anterior. El margen neto del año alcanzó un 14,1% en 2022 y -90,9% durante el 2021.

El Resultado operacional del ejercicio 2022 asciende a una pérdida de

MUS\$121.279, que comparado con la pérdida de MUS\$1.119.277 al 31 de diciembre de 2021 representa una variación equivalente a un 89,2%, mientras que el margen operacional alcanza -1,3%, 20,6 puntos porcentuales superior al margen de -21,9% del ejercicio de 2021.

Los Ingresos operacionales del ejercicio aumentaron un 86,2% con respecto al mismo período de 2021, alcanzando MUS\$9.516.807. Este aumento se debe en gran medida a un 128,5% en los Ingresos de pasajeros y 12,0% en los Ingresos de carga, mientras que los Otros ingresos disminuyeron un 32,1%. El impacto de la apreciación del real brasileño representa mayores Ingresos ordinarios por aproximadamente US\$111 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$7.636.429, que comparado con MUS\$3.342.381 al 31 de diciembre de 2021 representa un incremento de 128,5%. Esta variación se debe al aumento de un 84,0% en la demanda medida en RPK y un 24,2% en los *yields* respecto del mismo período del año anterior. Por otro lado, el factor de ocupación también presenta variación positiva de 6,9 puntos porcentuales alcanzando un 81,3%, durante el ejercicio 2022. Este aumento se

explica por un fuerte incremento en la demanda, especialmente una sólida recuperación de la operación a niveles pre-pandemia.

Al 31 de diciembre de 2022, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$1.726.092, lo que representa un aumento de 12,0% respecto de 2021, los *yields* disminuyeron 3,8%, mientras que el tráfico medido en RTK aumentó 16,4%, como resultado de la recuperación en las operaciones internacionales y a un sólido desempeño de la flota carguera.

El ítem Otros ingresos presenta una disminución de MUS\$73.045 debido principalmente a la variación negativa de los ingresos recibidos por concepto de indemnización de Delta Air Lines Inc. asociados a la implementación del JBA firmado en 2019 por MUS\$87.780, parcialmente compensado con mayores ingresos por Servicios de tours durante el período de 2022.

Al 31 de diciembre de 2022, los Costos operacionales ascienden a MUS\$9.638.086, que comparados con el ejercicio de 2021, representan mayores costos por MUS\$3.407.463, equivalentes a un aumento de 54,7%, mientras que el costo unitario por ASK disminuyó en 8,1%. Adicionalmente, el impacto de la apreciación del real brasileño en este

rubro representa mayores costos por aproximadamente US\$78 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

a) Las Remuneraciones y beneficios aumentaron MUS\$224.437 debido principalmente a mayores costos de tripulaciones, un aumento de 7,6% en la dotación promedio y compensaciones pagadas a los empleados durante del último trimestre de 2022.

b) El Combustible aumentó 161,0% equivalente a MUS\$2.394.729. Este incremento corresponde principalmente a un 73,4% de mayores precios promedio sin cobertura y un 50,2% de crecimiento en el consumo medido en galones. La Compañía reconoció durante 2022 una utilidad de MUS\$18.755 por cobertura de combustible, comparado con MUS\$10.100 del ejercicio de 2021.

c) Las Comisiones a los agentes muestran un aumento de MUS\$77.827, producto principalmente del incremento en las operaciones relacionadas a los ingresos de pasajeros.

d) La Depreciación y Amortización aumentó en MUS\$14.118, equivalente a un 1,2%, variación que se explica, principalmente por costos de depreciación del mantenimiento

producto de una mayor operación, compensado por una menor flota promedio durante el ejercicio 2022.

e) Los Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje aumentaron MUS\$280.970, principalmente en los costos de tasas aeroportuarias y servicios de *handling* impactados por la recuperación de la operación.

f) El Servicio a Pasajeros presenta mayores costos por MUS\$106.994, lo que se traduce en una variación de 138,3%, explicado principalmente por aumento en los costos de catering y servicios a bordo producto del levantamiento de las restricciones de entrega de comida presentes durante gran parte de 2021 debido a la pandemia de COVID-19, además, de un significativo crecimiento en la demanda, lo cual representa un incremento de 55,4% en el número de pasajeros transportados, principalmente en el segmento internacional.

g) El Arriendo de Aviones presenta costos por MUS\$82.215. Desde el segundo trimestre de 2021 se registraron arrendamientos operacionales de aeronaves bajo modalidad variable, como consecuencia de los distintos acuerdos alcanzados por la Compañía.

El Arriendo de Aviones incluye los costos asociados a los pagos por arriendo sobre la base de horas de vuelo (PBH) para los contratos que han sido modificados incorporando esa estructura. Para estos contratos que incluyen al comienzo del período pagos variables sobre la base de horas de vuelo (PBH) y posterior a esto pasan a tener cuotas fijas y se procedió a reconocer un activo por derecho de uso y pasivo por arrendamiento por estos montos a la fecha de modificación del contrato. Estos montos continúan amortizándose sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento desde la fecha de modificación de contrato, incluso si al comienzo tienen un período de pagos variables. Por lo tanto, y como resultado de la aplicación de la política contable de arrendamientos, el resultado del ejercicio incluye tanto el gasto de arriendo por los pagos variables (Arriendo de Aeronaves) así como también el gasto producto de la amortización del derecho de uso incluido en la línea depreciación y el interés del pasivo por arrendamiento.

h) El Mantenimiento presenta mayores costos por MUS\$49.110, equivalentes a un 9,2%, principalmente, por una mayor operación.

i) Los Otros Costos Operacionales presentan un aumento de

MUS\$177.063, principalmente, por efecto de mayores costos variables de tripulación, marketing, ventas y sistemas de reservas, todos ellos producto del crecimiento de la operación durante el 2022.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$1.052.295, que comparados a los MUS\$21.107 de 2021, representan mayores ingresos por MUS\$1.031.188, principalmente al ajuste de *fair value* de los bonos convertidos cuyo origen fue deuda financiera por MUS\$420.436 y bajas de deuda financiera por MUS\$491.326.

Los Costos financieros aumentaron 17,0% totalizando MUS\$942.403 al 31 de diciembre de 2022, principalmente por el financiamiento DIP y financiamiento DIP to Exit que la Compañía tenía vigente hasta la salida del Capítulo 11. Este efecto también se vio incrementado por los impactos en la deuda variable por las altas tasas base que está experimentando el mercado.

Los Otros ingresos / costos totalizaron MUS\$1.357.438 al 31 de diciembre de 2022 que comparado con el ejercicio de 2021 registran una variación positiva de MUS\$3.537.931. Este impacto se explica principalmente por MUS\$2.550.306 correspondientes

al ajuste a *fair value* de los bonos convertidos cuyo origen eran Cuentas por pagar comerciales y Otras cuentas por pagar, además de un menor gasto de MUS\$1.564.973 asociado al rechazo de contratos de flota reconocidos durante el ejercicio de 2021, compensado en parte por mayores costos de MUS\$345.410 asociados a la reclasificación de 28 aeronaves A319 al rubro Activos mantenidos para la venta durante el cuarto trimestre de 2022.

Los principales rubros del Estado de Situación financiera consolidado de TAMS.A. y Filiales, que produjeron una utilidad por MUS\$36.973 por diferencia de cambio al 31 de diciembre de 2022, son los siguientes: Otros pasivos financieros, utilidad por MUS\$13.246 originada por préstamos y leasing financieros por adquisición de flota denominados en dólares; cuentas por cobrar y pagar neto a empresas relacionadas utilidad por MUS\$16.791 y cuentas por cobrar y pagar neto a terceros pérdida por MUS\$6.854. Los otros rubros de activos y pasivos netos generaron una utilidad por MUS\$13.791.

3. ANÁLISIS Y EXPLICACIÓN FLUJO NETO CONSOLIDADO ORIGINADO POR LAS ACTIVIDADES DE OPERACIÓN, INVERSIÓN Y FINANCIACIÓN

El Flujo de efectivo de la Sociedad, posterior al primer trimestre del año 2020, ha sido afectado principalmente por la disminución de las operaciones de transporte de pasajeros debido al cierre de fronteras y los periodos de cuarentena, destinados a controlar la pandemia del COVID 19 en los países dónde la Sociedad opera y; por la presentación de las peticiones voluntarias de reorganización en virtud del Capítulo 11 del Título 11 del Bankruptcy Code de los Estados Unidos de América, que permitió proteger la liquidez de la Sociedad.

El Flujo de Actividades de Operación al 31 de diciembre de 2022 presenta una variación positiva de MUS\$271.038 respecto del ejercicio anterior, debido a la variación positiva de Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios por MUS\$5.189.764; Otros cobros por actividades de operación por MUS\$65.034. Lo anterior se ve compensado con las variaciones negativas de Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios; y Otros pagos por actividades de operación, cuyas variaciones se originan por los mayores

pagos efectuados por MUS\$4.721.503 y por MUS\$116.428, respectivamente; Pagos a y por cuenta de los empleados por MUS\$98.268; Impuestos a las ganancias reembolsados por MUS\$4.877; y Otras entradas y salidas de efectivo por MUS\$42.684.

El flujo negativo de MUS\$42.684 en las Otras entradas y salidas de efectivo del Flujo de Actividades de Operación, se origina principalmente por la variación de Garantías, Depósitos Judiciales, Primas derivados de combustible, Compensación de Delta y fondos entregados a un agente como anticipos restringidos, los cuales tienen como objetivo saldar los claims pendientes de resolución existentes a la salida del proceso de Capítulo 11 por MUS\$80.513, compensado por la variación positiva de las operaciones con Derivados de combustible por MUS\$21.588 y Comisiones bancarias, impuestos y otros por MUS\$16.241.

El Flujo Actividades de Inversión presenta una variación negativa de MUS\$196.446 respecto al ejercicio anterior, principalmente por la variación negativa de Compras de Propiedades, planta y equipos por MUS\$183.435; Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo por MUS\$48.623; Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$12.175; Pérdida de control

de subsidiarias u otros negocios por MUS\$752; y Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades por MUS\$123. Lo anterior se ve compensado con las variaciones positivas de Compras de activos intangibles por MUS\$38.402; Intereses recibidos por MUS\$9.878; y Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades por MUS\$382.

El Flujo de Actividades de Financiación presenta una variación positiva de MUS\$745.313, respecto del ejercicio anterior, que se explica principalmente por las variaciones positivas de Importes procedentes de la emisión de acciones por MUS\$549.038; Importes procedentes de la emisión de otros instrumentos de patrimonio por MUS\$3.202.790; Importes procedentes de préstamos de corto y largo plazo por MUS\$4.194.416 y MUS\$2.361.875, respectivamente; Préstamos de entidades relacionadas por MUS\$640.420. Estas variaciones se ven compensadas por la variación negativa de Pago de préstamos por MUS\$8.296.365; Pagos de préstamos a entidades relacionadas por MUS\$1.008.483; Intereses pagados por MUS\$417.095; y Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$452.732.

En relación a los importes procedentes de la emisión de acciones su composición es la siguiente:

Detalle	MUS\$
Emisión de acciones	800.000
Costos de emisión	(80.000)
Compensación DIP Junior	(170.962)
Total Flujo de caja	549.038

Asociado al aumento de capital por MUS\$800.000, se recibieron en efectivo MUS\$549.038 y que se presentan en flujo de caja de actividades de financiamiento. A su vez, se compensaron MUS\$170.962 que corresponde a la deuda mantenida con el accionista Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA. Adicionalmente, en dicho aumento de capital se compensaron MUS\$80.000, relacionado con costos de emisión y colocación de acciones, que se presentan dentro de Otras reservas varias del patrimonio.

En cuanto a los Importes procedentes de la emisión de otros instrumentos de patrimonio por MUS\$3.202.790, su composición es la siguiente:

Detalle	Bono convertible H MUS\$	Bono convertible I MUS\$	Total Bonos Convertibles MUS\$
Valor Razonable (ver nota 24)	1.372.837	4.097.788	5.470.625
Liquidación de reclamaciones	-	(828.581)	(828.581)
Costos de emisión	(24.812)	(705.467)	(730.279)
Compensación DIP Junior	(327.957)	(381.018)	(708.975)
Impuesto timbre y estampa	-	-	-
Total flujo de caja	1.020.068	2.182.722	3.202.790

La variación positiva que se presenta en el Flujo de Actividades de Financiación en el rubro Importes procedentes de préstamos de corto plazo tiene su origen en un giro parcial que realizó la Compañía el 10 de noviembre de 2021 por MMUS\$200 del Tranche B y posteriormente el 28 de diciembre de 2021 por MMUS\$100. Con fecha 14 de marzo 2022, LATAM realizó un giro por MMUS\$300 (MMUS\$38,6 del Tramo A, MMUS\$227,3 del Tramo B y MMUS\$34,1 del Tramo C) y posteriormente el 8 de abril de 2022, tuvo lugar el desembolso inicial bajo el Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado por la cantidad de US\$2.750 millones.

Los flujos de préstamos expuestos anteriormente incluyen los siguientes eventos:

1. Durante marzo y abril de 2020, LATAM Airlines Group S.A. giró la totalidad (US\$600 millones) de la línea de crédito comprometida “Revolving Credit Facility (RCF)”. La línea es de carácter garantizado con colateral compuesto por aviones, motores y repuestos, la cual se mantiene completamente girada al fin del ejercicio.
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.

Finalmente, con fecha 3 de noviembre de 2022, la Compañía y todas sus filiales emergieron satisfactoriamente de Capítulo 11.

3. Con fecha 29 de septiembre de 2020, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo un financiamiento Debtor-in-Possession

(“DIP”) por un total de US\$2,450 millones, que consiste en US\$1,300 millones de un tramo A (“Tramo A”) y US\$1,150 millones de un tramo C (“Tramo C”), de los cuales US\$750 millones son proveídos por partes relacionadas. Las obligaciones bajo el DIP fueron 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 MMUS\$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 MMUS\$500 del Tramo A y Tramo C.

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.

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-Possession (“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, mediante 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 igualara, los giros son a pro-rata.

Con fecha 10 de noviembre de 2021, la Compañía realizó un giro parcial por MMUS\$200 del Tramo B y posteriormente el 28 de diciembre de 2021, LATAM realizó un nuevo giro por MMUS\$100. Con posterioridad a estos giros, LATAM todavía cuenta con MMUS\$1.250 de línea disponible para futuros giros.

Con fecha 17 de febrero de 2022, LATAM presentó una propuesta inicial (la “Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada”) de un texto refundido y modificado del contrato denominado Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York.

Con fecha 14 de marzo 2022, LATAM realizó un giro por MMUS\$38,6 del Tramo A, MMUS\$227,3 del Tramo B y MMUS\$34,1 del Tramo C.

Con fecha 14 de marzo de 2022, el Directorio de la Sociedad por unanimidad de los directores independientes, acordó aprobar la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada, sujeto a la aprobación del Tribunal. El 14 de marzo de 2022 se presentó al Tribunal para su aprobación un nuevo texto refundido y modificado del Contrato de Crédito DIP Original (el “Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”). El Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (i) refinanciaba y sustituía en su totalidad los Tramos A, B y C existentes en el Contrato de Crédito DIP Existente; (ii) contemplaba una fecha de vencimiento acorde con el calendario que los Deudores prevén para emerger del Procedimiento Capítulo 11; e (iii) incluía ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con el Contrato de Crédito DIP Original y la Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada. Las obligaciones bajo el DIP fueron garantizadas por activos de propiedad de LATAM y de ciertas de sus subsidiarias, incluyendo, pero no limitado a, acciones, ciertos motores y repuestos.

El DIP tenía fecha de vencimiento el 8 de abril de 2022, sujeto a una potencial extensión, a elección de LATAM, por 60 días adicionales en el evento que el plan de reorganización de LATAM haya sido



confirmado por una orden del Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, pero el plan no sea efectivo aún. Finalmente, destacar que esta extensión no se realizó y que este financiamiento DIP fue pagado en su totalidad el 8 de abril de 2022, siendo reemplazado por un nuevo refundido y modificado Contrato de Crédito DIP.

Con fecha 8 de abril de 2022 se suscribió un texto refundido y modificado (el “Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”) del Contrato de Crédito DIP Original, el cual modifica y refunde dicho contrato y repaga las obligaciones pendientes de pago bajo el mismo (esto es, bajo sus Tramos A, B y C). El monto total del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado es de MMUS\$3.700 millones. El Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (i) incluía ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con el Contrato de Crédito DIP Original; y (ii) contemplaba una fecha de vencimiento acorde con el calendario que LATAM prevía para emerger del Procedimiento Capítulo 11. Respecto a esto último, la fecha de vencimiento programada del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado fue el 8 de agosto de 2022, sujeto a posibles extensiones que, en ciertos casos, tenían fecha tope el 30 de noviembre de 2022.

Asimismo, con fecha 8 de abril de 2022, tuvo lugar el desembolso inicial bajo el Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado por la cantidad de US\$2.750 millones. Con fecha 28 de abril de 2022 se firmó una modificación a dicho contrato extendiendo la fecha de vencimiento del 8 de agosto de 2022 al 14 de octubre de 2022.

Con fecha 12 de octubre de 2022, dicho Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado fue repagado en su totalidad por el financiamiento DIP-to-Exit, el cual contempló un financiamiento puente para bonos senior garantizados con vencimiento en 2027 por US\$750 millones, puente para bonos senior garantizados con vencimiento en 2027, US\$750 millones en otro financiamiento puente para bonos senior garantizados con vencimiento en 2029, un Financiamiento a Plazo de US\$750 millones, y por último, con un financiamiento llamado Junior DIP, por un total de US\$1.146 millones. El financiamiento DIP-to-Exit fue colateralizado por activos de propiedad de LATAM y de ciertas de sus subsidiarias. De estos, el Junior DIP contemplaba una prioridad subordinada al resto de los créditos. Por último, con fecha 3 de noviembre de 2022, el financiamiento DIP-to-Exit fue repagado en su totalidad en contexto

de la salida de la Compañía de sus procedimientos del Capítulo 11.

Con fecha 18 de octubre de 2022, los Créditos Puente fueron parcialmente repagados por: i) una emisión de bonos exenta de registro en virtud del U.S. Securities Act de 1933, según sea modificado (la “Ley de Valores”), de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2027 (los “Bonos a 5 Años”), por un monto total de capital de US\$450 millones y ii) una emisión de bonos exenta de registro bajo la Ley de Valores de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2029 (los “Bonos a 7 Años”), por un monto total de capital de US\$700 millones.

En el contexto de la salida de la Compañía de sus procedimientos de Capítulo 11 con fecha 3 de noviembre de 2022, dicho financiamiento DIP-to-Exit fue repagado en su totalidad con los fondos del financiamiento de salida emitido por la Compañía, el cual contempló US\$450 millones en bonos senior garantizados con vencimiento en 2027, US\$700 millones en bonos senior garantizados con vencimiento en 2029 y un Financiamiento a Plazo de US\$1.100 millones, y con parte los fondos provenientes del aumento de

capital implementado en contexto del proceso de reorganización por un total de aproximadamente US\$10.300 millones, mediante la emisión de nuevas acciones de pago y bonos convertibles.

4. Con fecha 17 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de una aeronave financiada bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$130,7.
5. Con fecha 30 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 3 aeronaves financiadas bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$307,4.
6. Con fecha 1 de noviembre de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 1 motor financiado bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$19,5.

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad al 31 de diciembre de 2022, antes del

efecto de los cambios en la tasa de cambio, presenta una variación positiva de MUS\$819.905, respecto al año anterior.

4. ANÁLISIS DE RIESGO DE FINANCIERO

El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

(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 tasa de interés y (iii) riesgo de tipos de cambio locales.

(i) Riesgo de precio del combustible

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Para cubrir la exposición al riesgo de precio de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos

subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los que tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció ganancias por MUS\$18.765 por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del periodo. Parte de las diferencias producidas por el menor o mayor valor de mercado de estos contratos se reconocen como componente de las reservas de cobertura en el patrimonio neto de la Sociedad. Al 31 de diciembre de 2022, el valor de mercado de los contratos vigentes es de MUS\$12.593.

(ii) Riesgo de tipo de cambio

La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio Transaccional y de Conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad mantiene MUS\$108.000 en derivados de FX vigentes registrados como cobertura.

Al 31 de diciembre de 2022, el valor de mercado de las posiciones de derivados de FX de cobertura es de MUS\$191 (positivo).

(iii) Riesgo de tasa de interés

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”), también a la tasa London InterBank Offered Rate (“LIBOR”) y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños (“CDI”). Debido a que cesará la publicación de LIBOR para junio del año 2023, la Sociedad ha comenzado a migrar a la adopción de SOFR como tasa alternativa, la cual se materializará completamente con el cese de la LIBOR.

En cuanto a exposición de tasas, una porción de la deuda financiera variable de la Compañía mantiene exposición a la tasa LIBOR. Sin embargo, todos estos contratos tendrán migración definitiva a tasa SOFR. Dicha migración se encuentra estipulada dentro de cada uno de los contratos de deuda financiera sujetos a la tasa LIBOR existentes.

Al 31 de diciembre de 2022, un 52% (40% al 31 de diciembre 2021) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés. De la deuda variable, la mayor parte está indexada a tasa de referencia en base a SOFR.

Durante el periodo terminado al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció pérdidas por MUS\$6.897 (negativo) correspondientes al

reconocimiento en resultado por primas pagadas. Al 31 de diciembre de 2022, el valor de las posiciones de derivados de tasas de interés correspondiente a arrendos operacionales para fijar las rentas de futuras llegadas de avión ascendía a MUS\$8.816 (positivo). Al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés por este concepto.

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció una disminución en el activo por derecho de uso al momento de la liquidación de un derivado por MUS\$8.143 asociado a aeronaves arrendadas. Se reconoce a esta misma fecha un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MUS\$133. Al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no reconoció ganancias ni pérdidas por este mismo concepto.

(b) Concentración de riesgo crediticio

Las cuentas por cobrar de la Sociedad provienen en un alto porcentaje de las ventas de pasajes aéreos, servicios de carga a personas y diversas empresas comerciales que están económica y geográficamente dispersas, siendo generalmente de corto plazo. Conforme a ello, la Sociedad no está expuesta a una concentración importante de riesgo crediticio.

5. AMBIENTE ECONÓMICO

El mundo da inicio al 2023 en medio de elevadas presiones inflacionarias, la guerra entre Rusia y Ucrania y el rebrote del COVID-19 en sectores de China. Con la pandemia en pleno retroceso a nivel mundial, la apertura de las economías era un evento inminente durante 2022, pero, así como se volvió a la normalidad, también se pudo evidenciar la ralentización de la actividad económica global. Si bien las perspectivas económicas previas sugerían un 2022 pesimista, los resultados han sorprendido al mercado, con un PIB real en el tercer trimestre más sólido del que se esperaba, impulsado principalmente por factores internos como el consumo e inversión privada, además de un apoyo fiscal por sobre lo anteriormente supuesto. Con esto, el Fondo Monetario Internacional (FMI) estima un crecimiento de 3,4% para la economía global en 2022, mientras que proyecta un crecimiento de 2,9% para 2023. Esta última se ubica 0,2 puntos porcentuales por sobre lo estimado en su informe anterior. Para 2024 estima un crecimiento superior de 3,1%.

En su última proyección de enero, el FMI estima que las economías desarrolladas enfrentarán una caída para el próximo año, con un crecimiento proyectado en 2022 de 2,7% y bajando a un 1,2% en

2023. El FMI estima que Estados Unidos tendrá una expansión de 1,4% durante 2023, la cual se ubica 0,4 puntos porcentuales por sobre lo proyectado en su informe de octubre, como respuesta a los efectos de arrastre de la resiliencia de la demanda interna. Para 2024 se espera un crecimiento de 1,0% en Estados Unidos. En cuanto a la Zona Euro, el FMI estima un crecimiento de 0,7% durante 2023, revisión al alza en 0,2 puntos porcentuales como reflejo de los aumentos más agresivos en las tasas de interés por parte del Banco Central Europeo, además de la erosión de los ingresos reales. Estos se han visto neutralizados por los resultados de 2022: liderados por menores precios de la energía al por mayor y el anuncio de nuevas estrategias de amortiguación del costo de la energía a través de control de precios y transferencias directas.

Por su parte, en Latinoamérica se están observando procesos sociopolíticos que han repercutido en los escenarios económicos de los países de la región. Tomando en cuenta este contexto, las proyecciones para la zona del último informe del FMI sufrieron ajustes con respecto a las estimaciones entregadas en octubre. Para América Latina y el Caribe, se proyecta un crecimiento de 1,8% en 2023 con una revisión al alza de 0,1 puntos porcentuales comparado con

la estimación de octubre. Este reajuste en las proyecciones se debe principalmente a la inesperada resiliencia en la demanda interna, un crecimiento mayor de lo esperado en las economías de los principales socios comerciales, y para el caso de Brasil, un apoyo fiscal superior al previsto. Para 2024, el FMI estima una expansión de 2,1% para la región. Para la economía de Brasil se espera un crecimiento de 1,2% en 2023. En el caso de Chile, el Banco Central en su último Informe de Política Monetaria (IPoM) de diciembre de 2022 estimó un crecimiento de entre -1,75% y -0,75% para 2023.

a) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Situación Financiera Consolidado:

INDICES DE RENTABILIDAD	31/12/2022	31/12/2021
Indices de liquidez		
Liquidez corriente (veces) (Activo corriente en operación/ Pasivo corriente)	0,69	0,21
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles/ pasivo corriente)	0,24	0,09
Indices de endeudamiento		
Razón de endeudamiento (veces): (Pasivo corriente/ Patrimonio neto)	120,36	(1,75)
(Pasivo no corriente/ Patrimonio neto)	191,39	(1,14)
(Pasivo corriente + pasivo no corriente/ Patrimonio neto)	311,75	(2,89)
Deuda corriente / Deuda total (%)	38,61	60,49
Deuda no corriente / Deuda total (%)	61,39	39,51
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I. / gastos financieros)	0,00	0,00
Indices de actividad		
Total de Activos	13.211.024	13.291.532
Inversiones	780.869	587.453
Enajenaciones	56.794	105.035

Los índices de rentabilidad han sido calculados sobre el patrimonio y resultados atribuibles a Accionistas mayoritarios.

	31/12/2022	31/12/2021
Rentabilidad del patrimonio (Resultado neto / patrimonio neto promedio)	31,68	- ¹
Rentabilidad del activo (Resultado neto / activos promedios)	0,10	(0,35)
Rendimiento de activos operacionales (Resultado neto / activos operacionales ² (Promedio))	0,11	(0,24)

1 Al 31 de diciembre de 2021, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales presenta Patrimonio negativo.

2 Total de activos menos impuestos diferidos, cuentas corrientes del personal, inversiones permanentes y temporales.

	31/12/2022	31/12/2021
Retorno de dividendos (Dividendos pagados / precio de mercado)	0,00	0,00

b) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Resultados Consolidado.

Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre (MUS\$)	2022	2021
Ingresos operacionales	9.516.807	5.111.346
Pasajeros	7.636.429	3.342.381
Carga	1.726.092	1.541.634
Otros	154.286	227.331
Costos operacionales	(9.638.086)	(6.230.623)
Remuneraciones	(1.266.336)	(1.041.899)
Combustible	(3.882.505)	(1.487.776)
Comisiones	(167.035)	(89.208)
Depreciación y amortización	(1.179.512)	(1.165.394)
Otros arriendos y tasas de aterrizaje	(1.036.158)	(755.188)
Servicios a pasajeros	(184.357)	(77.363)
Arriendo de aviones	(202.845)	(120.630)
Mantenimiento	(582.848)	(533.738)
Otros costos operacionales	(1.136.490)	(959.427)
Resultado operacional	(121.279)	(1.119.277)
Margen operacional	-1,3%	-21,9%
Ingresos financieros	1.052.295	21.107
Costos financieros	(942.403)	(805.544)
Otros ingresos / costos ¹	1.357.438	(2.180.493)
Ganancia/(Pérdida) antes de impuesto e interés minoritario	1.346.051	(4.084.207)
Impuestos	(8.914)	(568.935)
Ganancia/(Pérdida) antes de interés minoritario atribuible a	1.337.137	(4.653.142)
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora	1.339.210	(4.647.491)
Ganancia/(Pérdida), atribuible a participaciones no controladora	(2.073)	(5.651)
Margen neto	14,1%	-90,9%
Tasa efectiva impuesto	0,7%	13,9%
Total Acciones, básicas	96.614.464.231	606.407.693
Ganancia/(Pérdida) básicas por acción (US\$)	0,01386	(7,66397)
Total Acciones, diluida	98.530.451.071	606.407.693
Ganancia/(Pérdida) diluidas por acción (US\$)	0,01359	(7,66397)
R.A.I.I.D.A.	2.417.744	(2.128.725)

¹ Otros ingresos / costos considera los rubros Otras ganancias (pérdidas), Diferencias de cambio y Resultados por unidades de reajuste presentados en el estado intermedio de resultados consolidado por función.

Declaración jurada

En nuestra calidad de directores, gerente general y vicepresidente de Finanzas de LATAM Airlines Group S.A., declaramos bajo juramento nuestra responsabilidad respecto de la veracidad de toda la información contenida en la Memoria Integrada LATAM 2022.

DocuSigned by:

Ignacio Javier Cueto Plaza

EFC129CF0D1D48B...

IGNACIO CUETO PLAZA
Presidente del Directorio

DocuSigned by:

Bornah Moghbhel

F79CEE6C9EBF4F8...

BORNAH MOGHBEL
Vicepresidente del Directorio

DocuSigned by:

Enrique Miguel Cueto Plaza

E70F7706B34F4DF...

ENRIQUE MIGUEL CUETO PLAZA
Director

DocuSigned by:

Frederico Curado

0F711BE38636425...

FREDERICO CURADO
Director

DocuSigned by:

Antonio Gil Nievas

5262F716580B485...

ANTONIO GIL NIEVAS

DocuSigned by:

Michael Neruda

07669E7BD69146F...

MICHAEL NERUDA
Director

DocuSigned by:

Bouk van Geloven

BC3C2CA6BB384F2...

BOUK VAN GELOVEN
Director

DocuSigned by:

Sonia J. S. Villalobos

7BAB10750BED42B...

SONIA J. S. VILLALOBOS
Directora

DocuSigned by:

Alexander Wilcox

2C7F67C8E20E45B...

ALEXANDER D. WILCOX
Director

DocuSigned by:

Roberto Alvo

2D35377492ED44C...

ROBERTO ALVO MILOSAWLEWITSCH
Gerente General

DocuSigned by:

Ramiro Alfonsín

35D427D8AFC64FA...

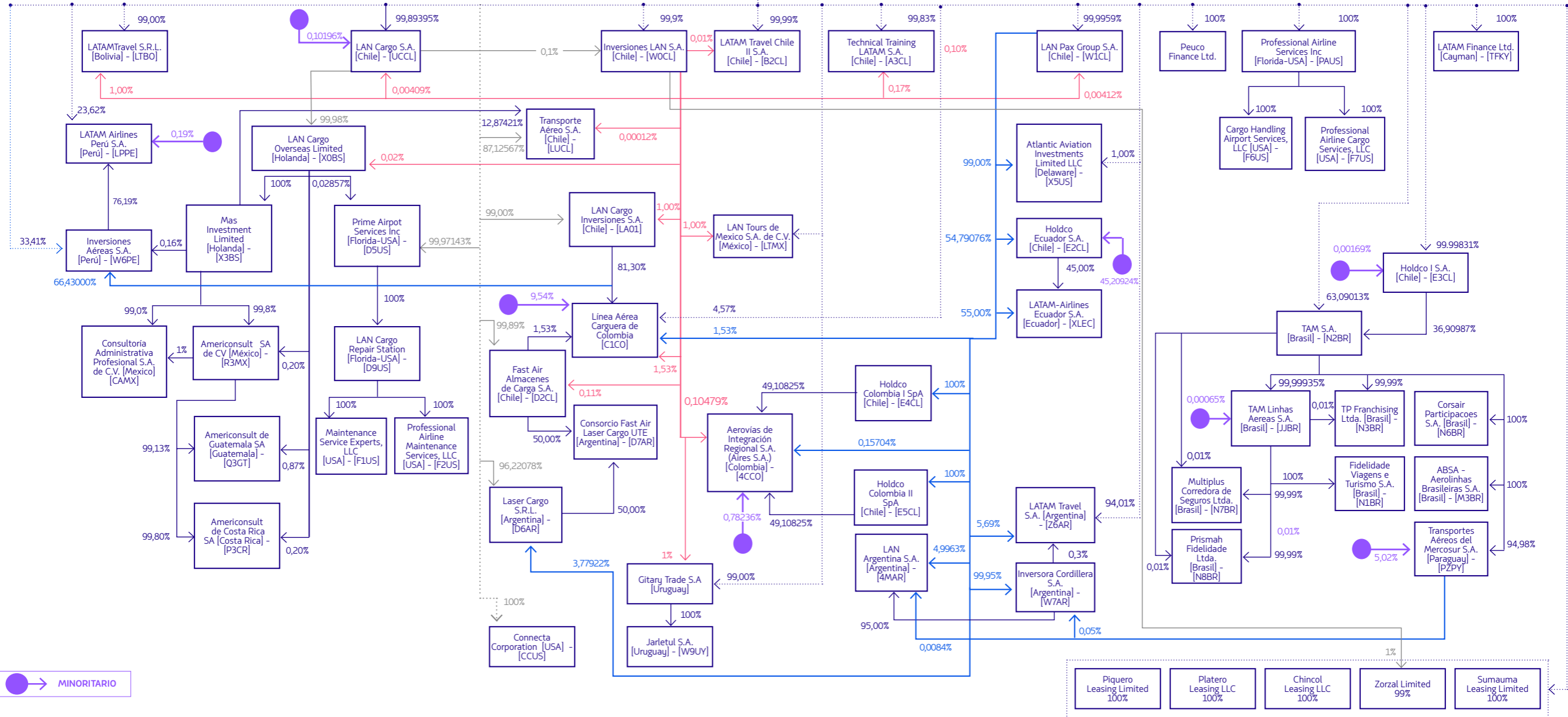
RAMIRO ALFONSÍN BALZA
Vicepresidente de Finanzas



Malla societaria

NCG 461: 6.5.1 SUBSIDIARIAS Y ASOCIADAS

LATAM Airlines Group S.A. [Chile] - [LACL]



MINORITARIO

Créditos e Información corporativa



CRÉDITOS

Coordinación

LATAM – Relaciones con Inversionistas
LATAM – Sostenibilidad
LATAM – Comunicaciones Externas

Texto y diseño

Conecta Conteúdo e Sustentabilidade
Texto: Cristina Molina
Supervisión editorial e indicadores GRI:
Judith Mota
Apoyo editorial: Talita Fusco
Proyecto gráfico: Naná Freitas
Diagramación: Flavia Ocaranza, Gisele
Fujiura, Gustavo Inafuku y
Luciana Mafra

Fotografía

Archivo LATAM

INFORMACIÓN CORPORATIVA

Oficinas principales

Avenida Presidente Riesco 5711, piso
19 – Las Condes
Santiago – Chile
Tel.: (56) (2) 2565 3844

Código bursátil

LTM CI – Bolsa de Comercio de Santiago
LTM AY – Bolsa de Valores de Nueva York

Consultas de inversionistas

Investor Relations | LATAM Airlines
Group S.A.
Avenida Presidente Riesco 5711, piso
20 – Las Condes
Santiago – Chile
Tel: (56) (2) 2565 3844
E-mail: InvestorRelations@latam.com

Consultas de accionistas

Depósito Central de Valores
Avenida Los Conquistadores 1730, piso
24, Providencia
Santiago – Chile
Tel: (56) (2) 2393 9003
E-mail: atencionaccionistas@dcv.cl

Banco depositario de ADRs

JPMorgan Chase Bank, N.A.
P.O. Box 64504
St. Paul, MN 55164-0504
Tel.: General +1 (800) 990-1135
Tel.: Fuera de EEUU (651) 453-2128
Tel.: Global Invest Direct
(800) 428-4237

Banco custodio de ADRs

Banco Santander Chile
Bandera 140
Santiago – Chile
Departamento de Custodia
Tel: (56) (2) 2320 3320

Audidores independientes

PricewaterhouseCoopers Consultores
Audidores y Compañía Limitada
Avenida Andrés Bello 2711, piso 5
Santiago – Chile
Tel.: (56) (2) 2940 0000

www.latamairlinesgroup.net
www.latam.com

