



Memoria Integrada

2021



Índice

3 **Presentación**

4 **Destacados**

10 **Carta del CEO**

12 **Perfil**

13 Quiénes somos

14 Visión de sostenibilidad

16 Línea de tiempo

20 Premios y reconocimientos

22 **Operaciones**

23 Operación de pasajeros

25 LATAM cargo

28 Flota

30 **Gobierno corporativo**

31 Estructura de propiedad

33 Instancias de decisión

36 Directrices corporativas

38 Política de Financiamiento

39 Política de Riesgos de Mercado

41 Política Financiera

42 Política de Liquidez e Inversión Financiera

43 **Nuestro negocio**

44 Contexto de la industria

45 Resultados financieros

48 Reorganización financiera

49 Información bursátil

50 Plan de inversión

51 **Seguridad**

52 Prioridad número 1

56 **Compromiso con el futuro**

57 Foco estratégico

58 Programa Avión Solidario

60 Cambio climático y protección de ecosistemas

66 Economía circular

70 Gestión ambiental y ecoeficiencia

72 **Empleados**

73 Transformación cultural

77 **Clientes**

78 Cercana, digital y flexible

Este pdf es navegable.
Haga clic en los botones.

Todas las fotos utilizadas en esta Memoria Integrada cumplen con las reglas sanitarias aplicables a la fecha y en el país donde fueron tomadas.

82 **Proveedores**

83 Cadena de suministro

86 **Acerca de la Memoria**

87 Metodología y materialidad

89 Índice de contenidos GRI

95 Glosario

96 Verificación externa

97 **Anexos**

169 **Informes financieros**

170 Estados financieros

268 Filiales y coligadas

299 Análisis razonado

308 **Declaración jurada**

309 **Malla societaria**

310 **Créditos e Información corporativa**



Presentación



En esta Memoria Integrada LATAM Airlines Group S.A. presenta las informaciones del año, avances y desafíos del período del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021. La publicación se apoya en los principios de reporte integrado del Consejo Internacional de Reporte Integrado (IIRC por sus siglas en inglés) y en los estándares de la Global Reporting Initiative (GRI) para conectar la información financiera y no financiera en las diferentes dimensiones económica, ambiental y social del negocio de LATAM y sus relaciones con los *stakeholders*.

Los estados financieros del grupo son parte integral de la Memoria.

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 las 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:** 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. 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 referencias 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.

• **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).

Contenidos GRI

a lo largo del texto, se señalan los **indicadores GRI**, que están agrupados en el índice correspondiente, en el capítulo Acerca de la Memoria.

Más información:

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

102-53

Destacados

Sostenibilidad

- Estrategia a 30 años
- Visión global, soluciones locales
- Trabajo en red

ECONOMÍA CIRCULAR

NUESTRO COMPROMISO: ser un grupo cero residuos a vertedero al 2027

- Principales resultados:**
- Diagnóstico de residuos (año base 2019): se identificó que LATAM generó cerca de **11 mil toneladas** de residuos sólidos
 - Plano para eliminación de plásticos de un solo uso
 - Programa de reciclaje de uniformes

VALOR COMPARTIDO - AVIÓN SOLIDARIO

NUESTRO COMPROMISO: disponer de la conectividad, capacidad y velocidad de nuestras operaciones de pasajeros y carga para el beneficio de comunidades en América del Sur

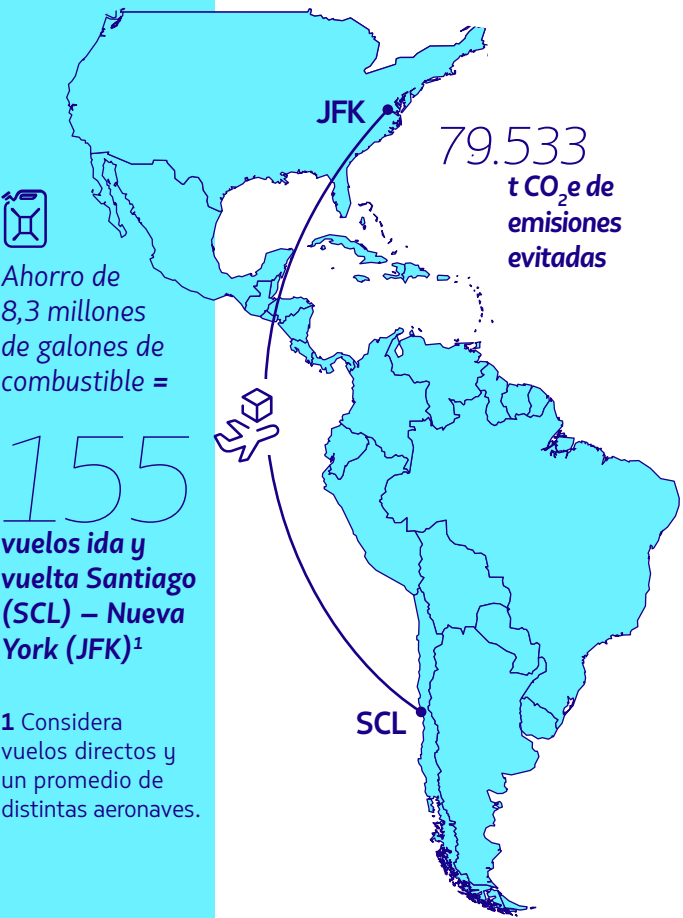
- Principales resultados:**
- Transporte gratuito de **59 toneladas** de insumos médicos
 - 207,7 millones** de dosis de vacunas COVID en Brasil, Chile, Ecuador y Perú

Gestión del cambio climático

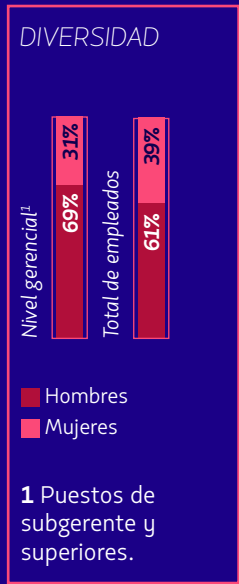
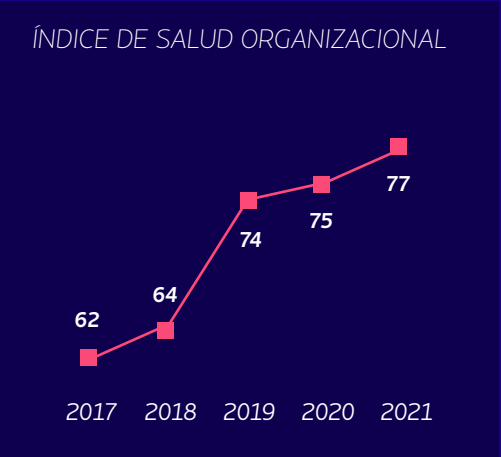
LATAM FUEL EFFICIENCY
Reducción del consumo de combustible fósil

NUESTRO COMPROMISO: grupo Carbono Neutro al 2050

Principales resultados:
Alianza con el proyecto CO2Bio que protege **200 mil hectáreas** de sabanas inundables en la Orinoquía Colombiana



Foco en las personas

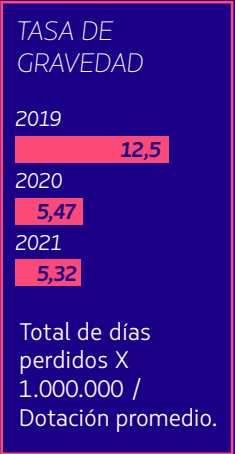


44 nacionalidades

29 mil personas

18 países

137 aeropuertos



Conectividad

SOPORTE LOGÍSTICO A SUDAMÉRICA

Exportaciones

Abastecimiento local

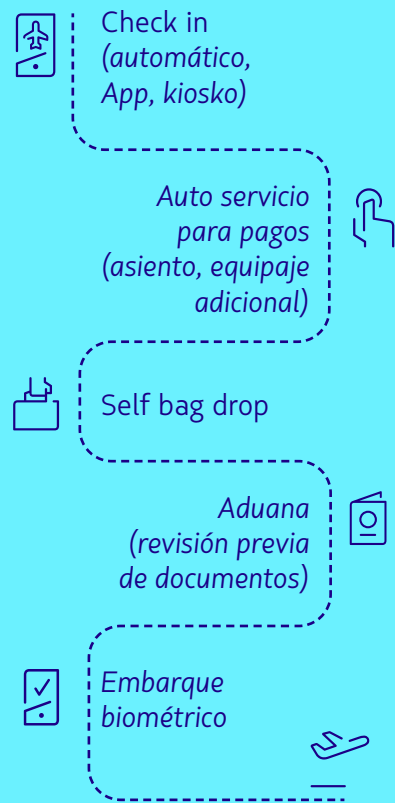
Vacunas COVID (doméstico e internacional)



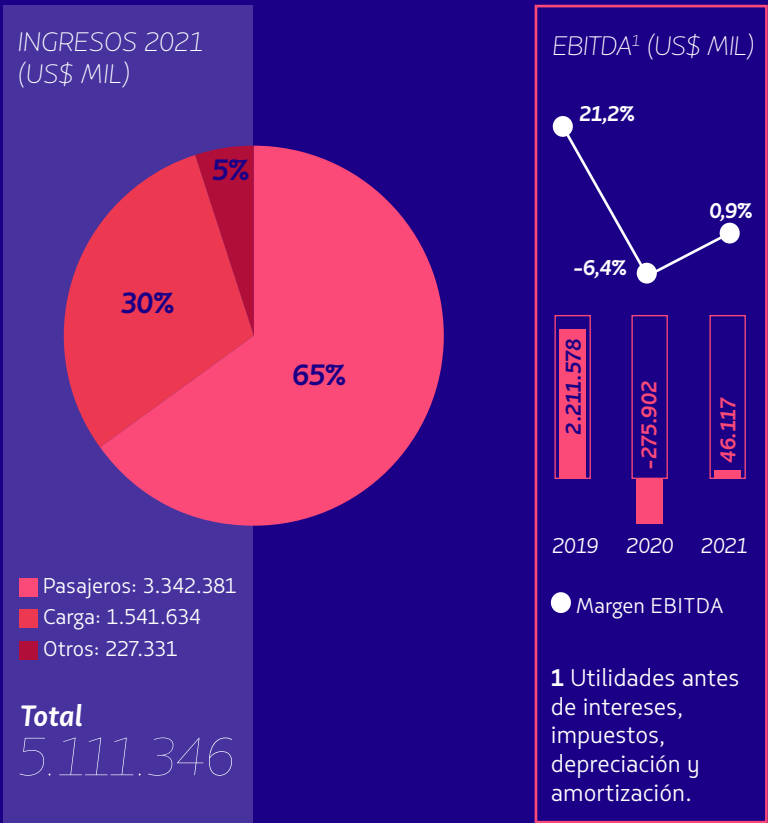
Certificación CEIV Pharma
Expertise en el transporte de
medicamentos y vacunas



JORNADA DIGITAL DEL CLIENTE



Resultados financieros y operacionales

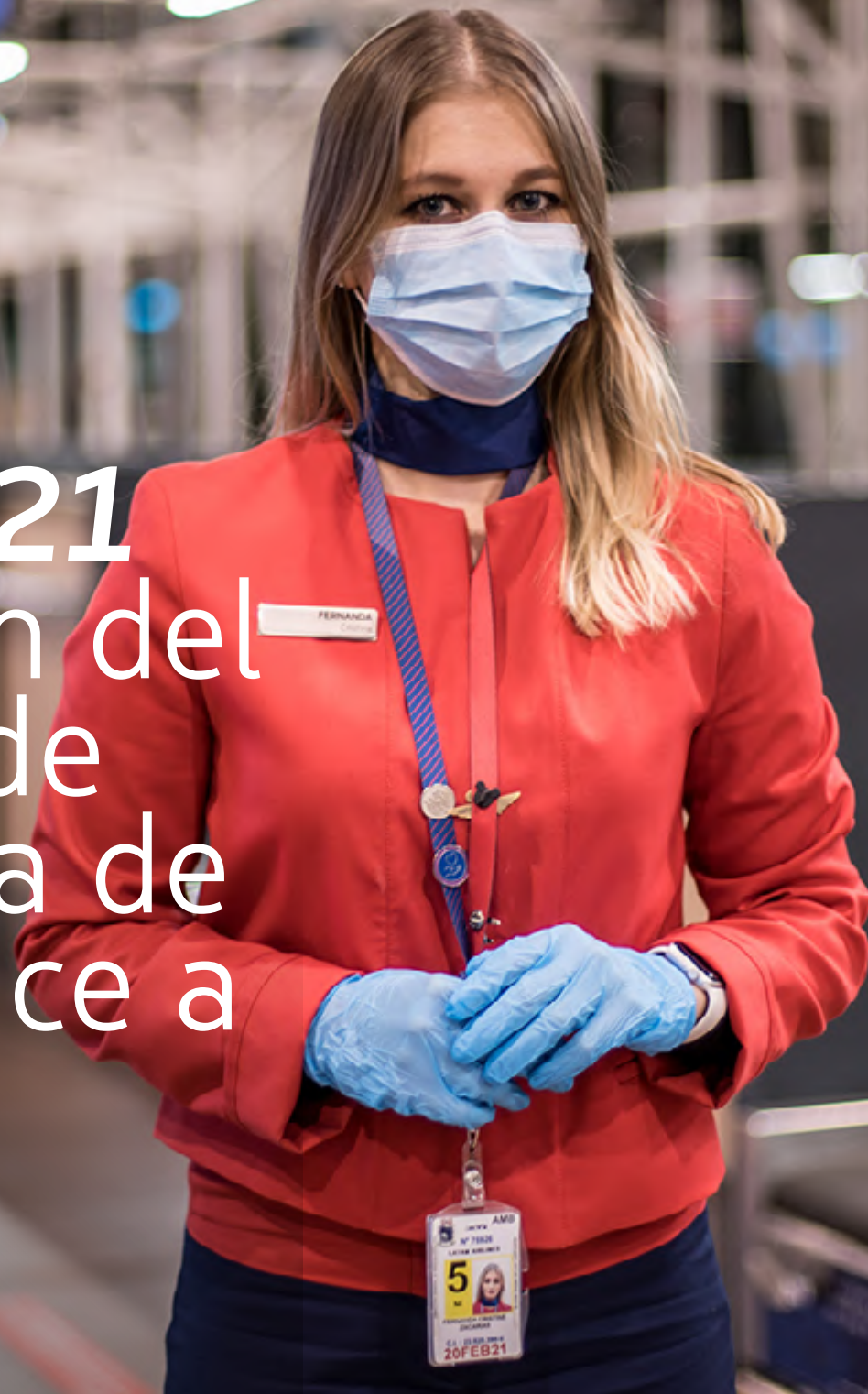


RECUPERACIÓN CONTÍNUA DE LA OPERACIÓN DOMÉSTICA



LATAM 2021

Resumen del
año desde
la mirada de
quién hace a
LATAM



MAZZONI COELHO,

Tripulante de cabina, Brasil



Personalmente fue un año muy dinámico, en el que comencé a actuar como promotor del Índice de Salud Organizacional (OHI), y fue también muy desafiante con la homologación de los aviones Boeing 787. Creo que fue un año mucho mejor que el 2020, pero todavía lleno de retos debido a que aún hay barreras sanitarias que impiden el normal retorno de la red internacional.

En 2021 vimos crecer proyectos como “Un Dispositivo por Tripulante”, que nos permite simplificar y agilizar enormemente nuestras actividades en cabina y así mejorar el nivel de satisfacción de los pasajeros. También se realizó un programa de reuniones frecuentes con los más diversos niveles de liderazgo interno, lo que, en mi opinión, elevó el nivel de transparencia dentro de la empresa, haciendo la comunicación más directa y efectiva.

EDUARDO PATTA,

Jefe de ventas en Asia, Inglaterra



El 2021 fue un año de muchos desafíos. Nuevas variantes del COVID-19 y cierres de fronteras impactaron mucho el negocio. Pero también fue un año en que reanudamos parte de las operaciones, en que hemos podido volver a operar rutas importantes y tener de vuelta la cercanía con los clientes.

Me siento muy orgulloso de trabajar en un grupo de compañías que se preocupa

por temas tan importantes y esenciales como la diversidad, la inclusión y por el impacto de su negocio hacia el medioambiente. Creo que esta cultura más justa, empática, transparente y sostenible que estamos intentando aplicar en el día a día y en el trato con los clientes, ha sido muy bien recibida. Aún hay un largo camino por recorrer, pero estamos en la dirección cierta.

ANTONELA PIPERNO,

Analista de Personas, Argentina

Por mi licencia de maternidad me correspondió volver a mitad de año, que era un momento de mucha movilización e incertidumbre. Siento que me fui en el 2020 de una LATAM muy oscilante, en pleno momento de cambios y reestructuración, y que volví en el 2021 a una LATAM totalmente cambiada, más dinámica, más flexible y en proceso de renovarse y organizarse desde cero.

Desde mi rol siento que atravesé muchos cambios durante todo el 2021 y que, como equipo nos enfrentamos a muchísimos desafíos y situaciones nuevas, que nos llevaron a movernos y cambiar la forma de trabajar.

Hoy puedo decir que crecimos mucho como equipo, nos modificamos y cambiamos para mejor. Nos afianzamos y nos volvimos más unidos.



MARÍA CAMILA DUQUE,
Copiloto A320, Colombia



El 2021 para nosotros fue un año de mucho crecimiento, no habíamos visto tanto movimiento en muchos años. Se abrieron nuevas rutas, aumentaron frecuencias y es una emoción para nosotros ver más aviones de LATAM volando en Colombia. Se vivió también mucha motivación por los ascensos de primeros oficiales a capitán y la incorporación de nuevos primeros oficiales.

Es de mucha importancia para nosotros como tripulantes de mando ser parte de un equipo comprometido con la tolerancia por la diversidad e inclusión no solo de sus colaboradores sino también del pasajero. Vemos el esfuerzo por parte de la administración en convertir esta práctica en una cultura y vemos cómo avanzamos a ser un grupo más conectado con la necesidad de la sociedad en relación al cuidado del medioambiente.

VERÓNICA ORTIZ,
Supervisora de Servicio
al Pasajero, Ecuador



El 2021 fue un año lleno de cambios. La operación empezó a crecer a pesar de mantenerse dentro de un contexto de pandemia por lo que fue un año más desafiante. En estas ganas por volver a volar hemos visto avances muy importantes, y todos ellos gracias a que la empresa ha trabajado en mejorar procesos operacionales, tanto para el cliente interno y externo, que se han desarrollado de una manera más ágil.

Estamos en una LATAM que hoy se ha comprometido con pilares que para mí son muy importantes, como son la sostenibilidad, la diversidad, la inclusión y el cuidado del medioambiente, y me es muy grato trabajar en una empresa que los declara importantes en su quehacer diario. Eso me llena de orgullo.

LUIS CASTRO,
Ejecutivo de cuentas de
LATAM Cargo, Estados Unidos



El 2021 fue un año difícil, en que comenzamos la implementación de CROAMIS, el sistema de clase mundial end-to-end de LATAM Cargo. Esta es la transformación tecnológica más importante de la historia de LATAM Cargo y haber sacado adelante este proyecto en medio de la pandemia, y a la distancia, no es nada fácil, pero el poder haber participado en él, me trae una enorme satisfacción.

Fue también un año en que avanzamos mucho respecto a la empresa que queremos ser y no es fácil hacer esto durante una pandemia. Cada vez se nota más que estamos llegando a donde queremos estar como LATAM y como personas, y cómo queremos relacionarnos con nuestros clientes. Creo que vamos por buen camino.



ASTRICK ELERA,
Técnica Aeronáutica, Perú



Como técnica aeronáutica del área de Mantenimiento, puedo decir que el 2021 fue un año de resurgimiento, donde, para volver a alcanzar nuestras metas, tuvimos que replantearnos cambios tanto en el ámbito laboral como familiar, y así volver a estar dentro de las mejores aerolíneas a nivel mundial. El área de Mantenimiento se tomó con mucho entusiasmo el proyecto de ser un grupo justo, empático, transparente y sostenible, y esto es algo

que valoramos mucho, ya que significa que la empresa de la que formamos parte es una que no solo piensa en ella, sino que también en el medioambiente que nos rodea.

Con respecto al compromiso con la diversidad e inclusión, que anunció LATAM el 2021, nos alegró bastante saber que LATAM se manifiesta como una empresa de mente abierta y está siempre abierta al cambio y donde no se encontrará ni aceptará ningún tipo de discriminación.

CÉSAR FABIÁN LUGO
Líder de tripulantes de cabina, Paraguay



El 2021 para todos nosotros fue como volver a caminar, o mejor dicho volver a volar. En LATAM iniciamos una nueva forma de volar que podemos ver en el día a día siendo más justos con el cliente interno y externo, siendo empático con mi compañero que está al lado, siendo transparente en las decisiones que tomamos y simplificando los procesos y procedimientos que aplicamos.

Esta nueva forma de volar de LATAM incluye también un enfoque en cuidar más nuestro medioambiente y eso lo podemos ver en nuestro compromiso de sostenibilidad. Pero ahí es donde cada uno de nosotros puede aportar algo ya que el compromiso se basa en grandes acciones como es disminuir la emisión de dióxido de carbono de los aviones, y hasta pequeños detalles de cada uno de nosotros como el reciclar una tapita de botella. Todo esfuerzo suma. Al final todos somos LATAM.

HUGO ORTIZ BARRERA
Ejecutivo de ventas Contact Center, Chile

2021 fue un año muy complejo para todos nosotros sin excepción alguna. La incertidumbre estaba presente todos los días y fue así que se vivieron momentos de oportunidades, de cambios y de afrontar los nuevos desafíos donde la venta se hacía cada día más difícil: no solo había que salir a buscar esa oportunidad, sino que además había un doble esfuerzo de encantar y reencantar a nuestros

pasajeros y hacerlos retomar la confianza en nosotros de volar seguros y tranquilos. En las adversidades se generan las oportunidades y LATAM las supo aprovechar implementando, en el momento justo, nuevas plataformas de sistemas más simples y eficientes, que nos acompañan a ser mejores de cara al futuro, hacia nuestros pasajeros y, por qué no, para nosotros mismos.



Carta del CEO

102-14



El CEO del grupo LATAM junto al capitán Erich Oppliger, de la flota A320.

Hemos llegado al final del 2021, viviendo nuestro segundo año de pandemia. La incertidumbre que partió en marzo de 2020 se ha extendido mucho más de lo que todos esperábamos. La recuperación de la demanda por viajes aéreos ha sido lenta y errática. La llegada de la variante delta primero y hacia fin de año ómicron, en conjunto con el permanente cambio a las restricciones de vuelo y de ingreso a los países, nos obligó a mantenernos extremadamente ágiles y atentos y a tomar medidas para ajustarnos.

Los efectos agregados de la pandemia en las operaciones y en los clientes han sido dramáticos. En estos 21 meses hemos tratado de manejar cada una de las situaciones individuales con atención y esmero. Todo esto, además, ocurriendo en paralelo a la continuidad del proceso de reorganización financiera bajo el Capítulo 11, iniciado en mayo de 2020.

No obstante esto, el grupo logró avanzar en una recuperación gradual de sus operaciones gracias a su versatilidad y capacidad de adaptación e interés por restaurar su red y rentabilidad en el menor tiempo posible. LATAM aumentó sus operaciones (medido en ASK – asiento-kilómetro ofrecido), comparado con el mes correspondiente del 2019) desde 38,9% en enero de 2021 a 70,1%

en diciembre de ese mismo año. Esta recuperación fue más acentuada en los mercados domésticos de las filiales, especialmente en Brasil y Colombia, además de las filiales de carga.

Por primera vez desde que se inició la pandemia tuvimos buenas noticias en materia financiera. Los resultados operacionales del cuarto trimestre fueron positivos y se dieron en el marco de importantes iniciativas de reestructuración en materia de flota, empleados, digitalización y simplificación de procesos que alcanzaron sobre los US\$900 millones en ahorro de costos. A pesar de lo anterior, los resultados financieros del grupo siguen estando muy afectados en comparación al 2019. Los ingresos totales alcanzaron los US\$5.111,3 millones, una disminución del 51,0% con respecto a los niveles prepandemia.

En este difícil escenario, el grupo LATAM continuó desarrollando e implementando proyectos para favorecer la experiencia de sus clientes. El 2021, profundizamos la transformación digital y buscamos nuevas oportunidades que aporten agilidad, faciliten el acceso y propicien más satisfacción a quienes prefieren nuestros servicios. Sumado a lo anterior, seguimos transformando la experiencia

de vuelo de nuestros pasajeros a través de la remodelación de cabinas, llegando a un total de 115 aeronaves con interiores renovados. Además, la filial en Brasil continuó equipando sus aviones con conectividad Wi-Fi, alcanzando un total de 50 aeronaves con este servicio hacia el final del año.

Más allá de nuestros avances, estamos conscientes que la experiencia que entregamos a nuestros pasajeros no es siempre la que queremos, algunas veces producto de las dificultades que nos impone la pandemia y otras simplemente por nuestra responsabilidad. Sabemos que hay una brecha y estamos trabajando para cubrir ese espacio con soluciones efectivas.

En cuanto a nuestro plan de modernización de flota, cerramos un acuerdo con Airbus para la compra de 28 aviones nuevos que se suman a los 42 aviones de fuselaje angosto ya pactados para los próximos años. En total, 70 aeronaves de la familia A320neo con menores emisiones de CO₂, una reducción del 50% de las emisiones de óxido de nitrógeno y del 50% de la huella acústica. Por su parte, el grupo LATAM anunció la expansión de la flota carguera con 10 Boeing 767-300 Boeing Converted Freighters para llegar hasta los 21 cargueros a 2023.

Con la mirada en el largo plazo sentamos las bases para el futuro del negocio a través del lanzamiento de nuestra nueva Estrategia de Sostenibilidad con foco en cambio climático, economía circular y valor compartido. Nos propusimos metas desafiantes pero bien definidas: eliminar los plásticos de un solo uso en todas las operaciones (2023); ser cero residuos al vertedero (2027); alcanzar un crecimiento carbono neutro tomando como línea base el 2019 y compensar el 50% de las emisiones domésticas (2030), todo esto como parte del camino para lograr la carbono neutralidad al 2050.

Estamos comprometidos con la reducción de emisiones y la gestión de nuestra huella de carbono a través de programas como LATAM fuel Efficiency, que con más de 10 años, nos ha permitido tener un aumento de eficiencia del 5,3% en el consumo de combustible. Como resultado de este programa, en el año 2021, logramos reducir el consumo de 8,3 millones de galones de combustible con lo cual logramos evitar la emisión de 79.533 toneladas de gases de efecto invernadero.

Además, estamos enfocados en contribuir con la preservación de la biodiversidad de Sudamérica, y es

así como en el 2021 iniciamos una alianza con la Fundación Cataruben y el proyecto CO2Bio para la conservación y restauración de un ecosistema estratégico de la región; 200 mil hectáreas de sabana inundable en la Orinoquía de Colombia.

Como resultado de la alianza con CO2Bio y el apoyo a proyectos en otros ecosistemas icónicos de la región, en el 2021, LATAM compensó 335.183 toneladas de CO₂, mientras que para el 2022 tiene proyectado llegar a las 723 mil toneladas. Paralelamente, bajo un enfoque colaborativo, impulsamos el programa "Vuela neutral", que ofrece a nuestros clientes corporativos y de carga la opción de compensar las emisiones de CO₂ asociadas a sus viajes y apoyar la conservación de ecosistemas icónicos de Sudamérica. Como parte de la propuesta de valor y esencia del programa, igualamos la cantidad de toneladas compensadas por nuestros clientes para duplicar el impacto.

El año pasado y, tras la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa de S&P, LATAM Airlines Group S.A. fue reconocida como la aerolínea más sostenible de la región y la cuarta a nivel mundial, además de ser incluida en el Sustainability Yearbook 2022 en la categoría Bronce, manteniendo

su posición como una de las compañías con mejor desempeño en sostenibilidad en la industria.

Pero no solo queremos ser un actor que promueva el desarrollo ambiental y económico de la región, sino que también queremos estar cada vez más conectados con las necesidades de las comunidades donde operamos. Por esa razón, es que hemos continuado con nuestro programa Avión Solidario que, particularmente durante la pandemia, ha dado soporte sin costo a necesidades de salud, ambiental y en caso de desastres naturales dentro de la región.

El grupo LATAM se ha sumado al esfuerzo que toda la sociedad ha hecho para hacer frente a la pandemia. De esta forma, al cierre del 2021 y de forma gratuita, fueron casi 208 millones de vacunas las que fueron distribuidas en Brasil, Chile, Ecuador y Perú, además de profesionales de la salud movilizados, entre otros, permitiéndonos apoyar a la región desde lo que sabemos hacer: conectar y transportar.

El 2021, tuvimos avances muy relevantes en nuestro proceso de Capítulo 11. Tal como fue anunciado el 9 de septiembre en el Plan de Negocios a cinco años, el grupo LATAM espera alcanzar una recuperación completa de la demanda doméstica

e internacional en 2022 y 2024, respectivamente. Además, se espera que los resultados financieros del 2024 estén en línea con las cifras prepandemia, acompañados de un CASK (costo por ASK) ex fuel, ex inflación estimado de US\$3,9 centavos, lo que representa una mejora de US\$0,6 centavos comparado con 2019, lo que llevaría a LATAM a ser uno de los grupos de aerolíneas "full service" más competitivos.

El 26 de noviembre de 2021, con un amplio soporte de los principales grupos de interés, presentamos nuestro Plan de Reorganización.

Durante la segunda mitad del 2022, esperamos finalmente salir del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos, cerrando así una etapa importante de transformación, que ha permitido levantar una organización renovada, con un balance sólido, una estructura de costos más competitiva y un buen nivel de liquidez.

El año pasado fue duro para LATAM y los resultados alcanzados son los mejores que pudimos obtener frente al contexto adverso. En esa tarea, los trabajadores de las empresas del grupo fueron claves porque, a pesar de todas las dificultades, pusieron su esfuerzo y disposición para sacar las

operaciones adelante. Quiero aprovechar este espacio para agradecerles, porque pese a la frustración y permanente incertidumbre que han vivido durante estos años, han decidido siempre por LATAM, han resistido y nos han acompañado.

Y es justamente esa actitud, junto con todas las iniciativas y logros alcanzados, y los desafíos que nos hemos propuesto, lo que me motiva a mirar con optimismo el futuro del grupo. Enfrentamos la contingencia potenciando el futuro. Hoy el grupo LATAM está compuesto de más de 29 mil personas de 44 nacionalidades, que hemos resistido a una pandemia y que llevamos mucho aprendizaje a cuestas. Este año, esperamos dar por terminado uno de los capítulos más dolorosos de nuestra historia, saliendo mucho mejor de lo que entramos y donde juntos seguiremos aprendiendo para llegar a ser una mejor LATAM.

Roberto Alvo Milosawlewitsch
CEO LATAM Airlines Group



Perfil

En este capítulo

- 13 Quiénes somos
- 14 Visión de sostenibilidad
- 16 Línea de tiempo
- 20 Premios y reconocimientos

Quiénes somos



ATAM Airlines Group S.A. y sus filiales operan el transporte aéreo de pasajeros y carga en los mercados domésticos de Brasil, Colombia, Chile, Ecuador y Perú y en el mercado internacional. El grupo cuenta con una amplia red de destinos (137 considerando operaciones de pasajeros y de carga), frecuencias de vuelos y posibilidades de conexión, potenciadas en Sudamérica a través de los *hubs* (centros de conexión) de São Paulo/Guarulhos (Brasil), Lima (Perú) y Santiago (Chile), facilitando el acceso a los destinos más diversos.

102-1, 102-2, 102-4

En 2020, el grupo enfrentó el mayor desafío en sus 91 años de historia con la pandemia del coronavirus. Como resultado del impacto sin precedentes en las operaciones de pasajeros y carga, LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Colombia, Ecuador, Perú y los Estados Unidos solicitaron protección voluntaria bajo el estatuto de reorganización financiera del Capítulo 11 de Estados Unidos el 26 de mayo de 2020 y la filial en Brasil se sumó al proceso el 9 de julio del mismo año. La reorganización brinda a LATAM la oportunidad de trabajar con sus acreedores y otros grupos de interés para reducir su deuda, acceder a nuevas fuentes de financiamiento y continuar operando, además de darle la oportunidad de adaptar su negocio a la nueva realidad. La reorganización busca así asegurar la sostenibilidad financiera y seguir generando valor compartido para sus *stakeholders*.

Pese al adverso escenario global, en 2021 LATAM mantuvo su compromiso de brindar conectividad y ser un activo para la región, al tiempo que reestructura sus finanzas. El grupo logró reanudar operaciones en varios destinos, alcanzó el 70,1% de su capacidad (medida en ASK, asiento-kilómetro ofrecido) en diciembre en comparación con 2019 y siguió prestando su apoyo para combatir el virus con el programa Avión Solidario.

LATAM
mantiene un firme compromiso con la seguridad, la sostenibilidad y el apoyo a las comunidades donde opera, apuntando siempre a brindar la mejor experiencia a sus pasajeros a través de su excelencia operacional.



Impactos económicos indirectos

La conectividad que impulsa el turismo y los negocios es un impacto importante de la aviación. Pese a la disminución de los viajes durante la pandemia, los pasajeros internacionales transportados por LATAM a Sudamérica aportaron casi US\$608 millones a las economías de la región. La cifra considera el número de pasajeros transportados (633,1 mil) y el promedio de gastos por viajero reportados por los organismos de turismo y estadística en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. 203-2

Más información:

Resultados financieros
(página 45)

Constitución legal
(página 98)

Objeto de la Sociedad
(página 98)

Propiedades, plantas y
equipos (página 98)

Marcas y patentes
(página 99)

Información adicional
(página 99)

Visión de sostenibilidad



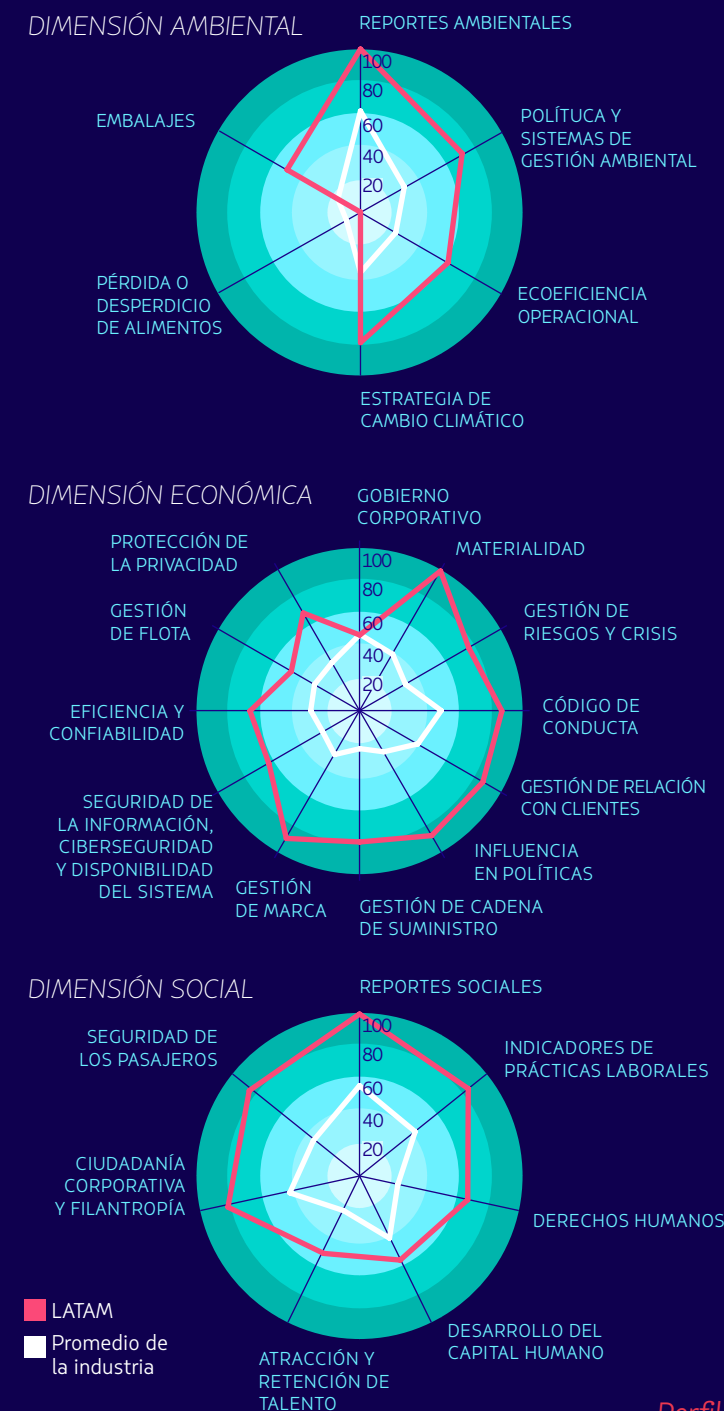
ATAM impulsa el desarrollo sostenible en Sudamérica y trabaja para preservar la cultura y biodiversidad de los destinos a los que llega, los cuales destacan por su riqueza natural. Con este objetivo asume compromisos retadores frente a los desafíos sociales, ambientales y de crecimiento económico que enfrenta la sociedad, los cuales incluyen la gestión integral de su huella de carbono, migración a un modelo de economía circular y el aporte tangible a las comunidades.

Desde su estrategia de sostenibilidad y con el fin de lograr soluciones colectivas y reales, LATAM involucra a sus *stakeholders* internos y externos bajo un sistema colaborativo e implementa programas para lograr el cumplimiento de sus compromisos y metas. El Directorio, el más alto órgano de gobierno del grupo, monitorea el progreso en el cumplimiento de las metas y el nivel de avance respecto a los compromisos.

Para medir su desempeño, LATAM aplica la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa de S&P y el Índice de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI), el cual selecciona a las empresas que cotizan en bolsa con el mejor desempeño en temas económico-financieros, sociales, ambientales, de gobernanza y *compliance* y de relación con el cliente.

En 2021, tras la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa de S&P, LATAM fue reconocida como la aerolínea más sostenible de la región y la cuarta a nivel mundial, además de ser incluida en el *Sustainability Yearbook 2022* en la categoría Bronce, manteniendo su posición como una de las compañías con mejor desempeño en sostenibilidad en la industria. Asimismo, 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 dicha selección por encontrarse en un proceso de reorganización financiera, pero sigue utilizando los resultados como *benchmark* y guía para implementar mejoras en sus procesos.

Más información:
Compromiso con el futuro (página 56)





Objetivos de Desarrollo Sostenible

El grupo está comprometido con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), agenda global de la ONU que propone 17 objetivos y 169 metas que gobiernos, compañías e instituciones deben alcanzar hasta 2030. LATAM busca contribuir activamente para el logro de esas metas y enfoca sus esfuerzos en ocho ODS prioritarios, seleccionados a partir de la correlación con sus lineamientos estratégicos. [102-12](#)

Pacto Global

LATAM se adhiere al Pacto Global, iniciativa 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, medioambiente y combate a corrupción. [102-12](#)

Derechos humanos

A lo largo del año, LATAM evaluó los riesgos relacionados con los derechos humanos en toda su operación y los clasificó en una matriz que considera el impacto potencial y la probabilidad de ocurrencia.



Amazonas (Brasil)

Más información:

Declaración de
Compromiso de
Derechos Humanos
de LATAM

Mitigación de riesgos
relacionados con los
derechos humanos

Línea de tiempo



La historia de LATAM comienza en 1929 con LAN (Línea Aérea Nacional de Chile) que en 1946 realizó su primer vuelo internacional Santiago-Buenos Aires para posteriormente extender su cobertura, primero a Lima, Perú; luego a Miami, Estados Unidos; y más adelante hasta Europa. En 1983, y a través de CORFO, se constituye en Línea Aérea Nacional Chile Limitada, y al año subsiguiente pasa a ser sociedad anónima como LAN Chile. Años más tarde, en 1997, la compañía lista sus acciones en la Bolsa de Nueva York y fue el primer grupo latinoamericano de aerolíneas en transar sus ADR (American Depositary Receipt) en esta plaza bursátil.

En 2012, LAN Airlines S.A. cambia su nombre a LATAM Airlines Group S.A. después de la asociación de LAN y la brasileña TAM, creada en 1975 como Transportes Aéreos Regionais. El grupo consolida el liderazgo iniciado por LAN, TAM y sus respectivas filiales, con un mejor servicio en toda su red y fortaleciendo su posición regional.

Esos y otros hitos más recientes de la trayectoria del grupo se presentan a continuación.



Primer vuelo internacional Santiago (Chile) – Buenos Aires (Argentina).

Caminito, punto turístico de Buenos Aires, Argentina.



Inicio de operaciones a Miami (Estados Unidos).

1929

Creación de LAN (Línea Aérea Nacional de Chile) por parte del Comandante Arturo Merino Benítez.



1946

1956

Inauguración de operaciones a Lima (Perú).

1958

1961

Creación de TAM (Taxi Aéreo Marília), por cinco pilotos de vuelos charter.



>>>



LAN comienza a ofrecer vuelos a Europa.

1970



Península de Snæfellsnes (Islandia)

1975

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



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

1989

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

1976

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

1990

Brasil Central es renombrada TAM – Transportes Aéreos Meridionais.

1983

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

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



1993

1985

LAN se transforma en una sociedad anónima.

>>>

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.

TAM compra la aerolínea Lapsa del gobierno paraguayo y crea TAM Mercosur.

Inicio de vuelos São Paulo (Brasil) – Asunción (Paraguay).

1996

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.

LAN se incorpora a oneworld®.

2000

>>>



Alianza de LAN con Qantas y con Lufthansa Cargo.



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).

2001

2002

2003

2004

2005

>>>

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).

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

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).

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.

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.

2006

2007

2008

2009

>>>



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.

Vista de la catedral de Milán (Italia).

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

Lanzamiento de Multiplus.

Compra de aerolínea colombiana Aires.

TAM ingresa oficialmente a Star Alliance.

Nace LATAM Airlines Group, a través de la asociación de LAN y TAM.

Colocación de 2,9 millones de acciones.

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.

2010

2011

2012

2013

2014

>>>

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

Nace LATAM Airlines Group, a través de la asociación de LAN y TAM.

Colocación de 2,9 millones de acciones.

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





2015

Nace LATAM, la nueva marca que adoptarán LAN, TAM y sus filiales.
Emisión de bono estructurado EETC por US\$1.020 millones: primera en Latinoamérica.

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.

2016

2017

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

Inauguración del primer vuelo a Asia.

Nuevo modelo de ventas llega a los vuelos internacionales.

2018

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
LATAM hace público su plan de negocios a cinco años.
Aprobación de joint venture con Delta Air Lines en Chile, que se sumó a las aprobaciones anteriores en Brasil, Colombia y Uruguay.
Presentación del plan de reorganización, dentro del marco del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos.

Premios y reconocimientos

Durante el año 2021, el grupo LATAM recibió reconocimientos en diversos ámbitos, los cuales se enumeran a continuación:

Servicio

- **APEX (Airline Passenger Experience Association) y SimpliFlying:** otorgan a grupo LATAM la categoría “Diamante” de su estándar APEX Health Safety impulsado por SimpliFlying, convirtiéndose en el primer grupo de aerolíneas en la región en recibir esta categoría, la más alta de la medición.
- **APEX Passenger Choice:** calificó a LATAM con cuatro de cinco estrellas en su *ranking* de aerolíneas globales, basado en la votación de los clientes de más de 600 aerolíneas en todo el mundo.
- **World Line Airline Awards – Skytrax,** el premio más importante de la industria aérea: LATAM recibió 4 de 5 estrellas y se convirtió en la única

aerolínea en Sudamérica en obtener este reconocimiento que califica el estándar de seguridad e higiene de LATAM. Además, fue reconocida por segundo año consecutivo como la “Mejor Aerolínea de Sudamérica”, reconocimiento basado en la opinión de más de 13,4 millones de viajeros alrededor del mundo. Adicionalmente, fue distinguida con el “Premio a la Excelencia Aeronáutica COVID-19” por las medidas de seguridad e higiene adoptadas durante la pandemia.

- **OAG 2020 (Official Airline Guide) y Cirium On-Time Performance Review 2021:** ambas consultoras reconocieron al grupo LATAM en el primer lugar a nivel mundial y en Latinoamérica, respectivamente, en base a su puntualidad.

- **World Travel Awards 2021:** LATAM fue premiada como “Aerolínea líder en Sudamérica” y como “Marca de aerolínea líder en Sudamérica” gracias a sus atributos operacionales y de servicio.
- **Global Traveler Awards:** elegida como “Mejor aerolínea de Sudamérica” en la edición nº 18 de los premios Global Traveler GT Tested Reader Survey Awards, basados en una encuesta online que se realiza a los lectores de la revista Global Traveler.
- **Premio Respeito 2021** de la revista *Consumidor Moderno* (Brasil), que reconoce las empresas que se destacan por el respeto al consumidor final. LATAM fue la ganadora en la categoría “Compañías Aéreas”.

Sostenibilidad



- **The Sustainability Yearbook 2021:** LATAM fue destacada como la aerolínea con mejor desempeño de la región y la segunda a nivel mundial en sostenibilidad, en la edición 2021 del anuario “The Sustainability Yearbook” del Índice Dow Jones de S&P Global (DJSI).
- **Sostenibilidad Corporativa Global (CSA) de Standard & Poor’s:** LATAM obtuvo el cuarto lugar a nivel mundial en esta evaluación y se ha posicionado como la aerolínea con mejor desempeño en sostenibilidad en los continentes americano y europeo.
- **Perú Sostenible:** la red de empresas que promueve el desarrollo sostenible del Perú reconoció a LATAM como Empresa Socialmente Responsable.
- **Programa Nacional de Carbono Neutralidad del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de Colombia:** LATAM Airlines Colombia fue reconocida por su compromiso de establecer metas y compromisos voluntarios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Otros



- **Prestigio:** el reconocido medio paraguayo reconoció a LATAM como la aerolínea más prestigiosa en la categoría de Transporte Aéreo.
- **Revista Negócios da Comunicação:** la revista brasileña otorgó a LATAM el reconocimiento como “Empresa que mejor se comunica con los periodistas” en la categoría “Logística y Transporte”.
- **Design Air:** elegida como la aerolínea con el Mejor Diseño en Sudamérica en 2021.
- **Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje):** Otorga el primer lugar en la categoría Multipúblico del Premio Aberje 2021 para la campaña “Lejos, pero juntos – Comunicación 360° de LATAM en la pandemia de COVID-19”.
- **Medalla al Mérito Santos Dumont (Brasil):** reconociendo sus destacados servicios a la aeronáutica brasileña, fueron condecorados Comandante Harley y Diogo Elias, director de Operaciones y director de Ventas y Marketing de LATAM Airlines Brasil, respectivamente, y Comandante Vitor Araújo, piloto de LATAM Cargo Brasil.
- **Análise Executivos Jurídicos e Financeiros:** entrega a Rogéria Gieremek el reconocimiento como Profesional de Compliance más Admirada de Brasil.
- **Mayores y Mejores del Transporte Moderno y Technibus (Brasil):** LATAM obtuvo el primer lugar en la categoría “Transporte Aéreo de Pasajeros” con base en los ingresos operacionales netos del balance financiero de 2020.
- **Rankings Merco (Brasil):** LATAM fue el grupo con la mejor reputación en la categoría “Transporte y Logística” y resultó líder en la industria entre las 100 compañías con mejor Responsabilidad y Gobierno Corporativo.

Operaciones

En este capítulo

- 23 Operación de pasajeros
- 25 LATAM cargo
- 28 Flota

Operación de pasajeros



En 2021, el grupo pudo reanudar gradualmente la operación tras un 2020 fuertemente impactado por la pandemia, operando en promedio durante el año un 45,4% de la capacidad de pasajeros (medido en ASK – asiento-kilómetro ofrecido) en comparación al nivel pre-COVID y un factor de ocupación de 74,4%. La operación internacional fue un 25,2% de la registrada en 2019, y la operación doméstica un 69,6%. Durante gran parte del año 2021, las filiales en Colombia y Ecuador alcanzaron un desempeño doméstico igual o superior al alcanzado antes de la pandemia.

A lo largo del año, LATAM también avanzó en la apertura de nuevas rutas en contexto de un entorno dinámico y cambiante, abriendo un total de 79 rutas durante el año. Los ingresos de la operación de pasajeros representaron un 65,4% del total del grupo.

En el **mercado internacional** de pasajeros LATAM opera vuelos regionales y vuelos de larga duración hacia tres continentes, cubriendo 202 destinos (entre vuelos propios y códigos compartidos). La oferta, medida en ASKs, que equivale al número de asientos disponibles multiplicado por la distancia volada, disminuyó un 14,3% en comparación con 2020, y la demanda de pasajeros, medida en RPKs, que equivale al total de pasajeros transportados por la distancia volada, disminuyó en un 23,4% en comparación con 2020. Un total de 2,9 millones de pasajeros volaron con LATAM a destinos internacionales durante el 2021 y el factor de ocupación fue de 66,0%, 7,8 puntos porcentuales por debajo del 2020.

Las **operaciones domésticas** corresponden a los vuelos nacionales realizados por las filiales LATAM Airlines Brasil, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador y LATAM Airlines Perú,

las cuales promediaron 790 vuelos por día, conectando un total de 107 destinos. Además, durante el 2021, LATAM inauguró 17 nuevos destinos domésticos y transportó 37,3 millones de personas en sus vuelos domésticos, un aumento de 53,8% en comparación con el año anterior. La demanda de pasajeros, medida en RPK, aumentó 60,1% en los países de habla hispana (PHH), mientras que la oferta, medida en ASK, mostró un aumento de 62,6%, y el factor de ocupación correspondió a 74,9%, 1,2 puntos porcentuales menos que en 2020. En el mercado doméstico brasileño, la demanda se incrementó en 40,8%, la oferta en 40,8%. El factor de ocupación se mantuvo constante frente a 2020 fue de 80,0%.

En 2021, LATAM inauguró 33 nuevos destinos domésticos, llegando a un total de 107. El factor de ocupación fue 80,0%.

En Colombia, la operación hacia el cierre del año superó los niveles de 2019, alcanzando una operación, medida en ASKs, de 123% en comparación al 2019, lo que se explica, mayoritariamente, por la apertura de cuatro nuevas rutas domésticas (Cali-Montería, Medellín-Pereira, Cali-Pasto, Medellín-Leticia), con lo que la filial cerró el año con 16 destinos domésticos y 180 vuelos diarios en promedio.

LATAM Airlines Ecuador en tanto cerró el año con una operación de 116% versus los niveles de 2019, dado el interés de LATAM de seguir conectando Ecuador y ofrecer el mejor producto a sus pasajeros.

Por su parte, LATAM Airlines Brasil finalizó el 2021 con un 92,9% de capacidad (medido en ASK) respecto a 2019, con un promedio de 578 vuelos diarios y 49 destinos, una cifra récord que no se había registrado desde la asociación LAN y TAM en 2012. La filial abrió 33 nuevas rutas e inauguró vuelos hacia las ciudades de Juazeiro do Norte, Jericoacoara, Petrolina, Vitória da Conquista y Una, entre otras.

Durante diciembre de 2021, las filiales del grupo LATAM en Chile, Brasil, Perú y Ecuador fueron líderes en participación de mercado¹ en sus respectivos mercados, mientras que la filial en Colombia tuvo la segunda mayor operación en dicho país.

1 Fuente: Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC Brasil) – RPKs, Junta de Aeronáutica Civil (JAC Chile) – RPKs, Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC Perú) – Número de pasajeros transportados, Diio.net – ASKs (Colombia y Ecuador).

Conectividad 102-4, 102-6

Operación doméstica

37,3
millones de pasajeros

107
destinos

TRÁFICO CONSOLIDADO (RPK): 36.816 millones
Países de habla hispana (PHH): 13.360 millones
Brasil: 23.456 millones

CAPACIDAD (ASK): 47.175 millones
PHH: 17.848 millones
Brasil: 29.327 millones

FACTOR DE OCUPACIÓN: 78,0%
PHH: 74,9%
Brasil: 80,0%

1 LATAM Airlines Chile
16 destinos
5,4 millones de pasajeros
PARTICIPACIÓN DE MERCADO
60%
PRINCIPALES COMPETIDORES
Sky Airlines, JetSmart

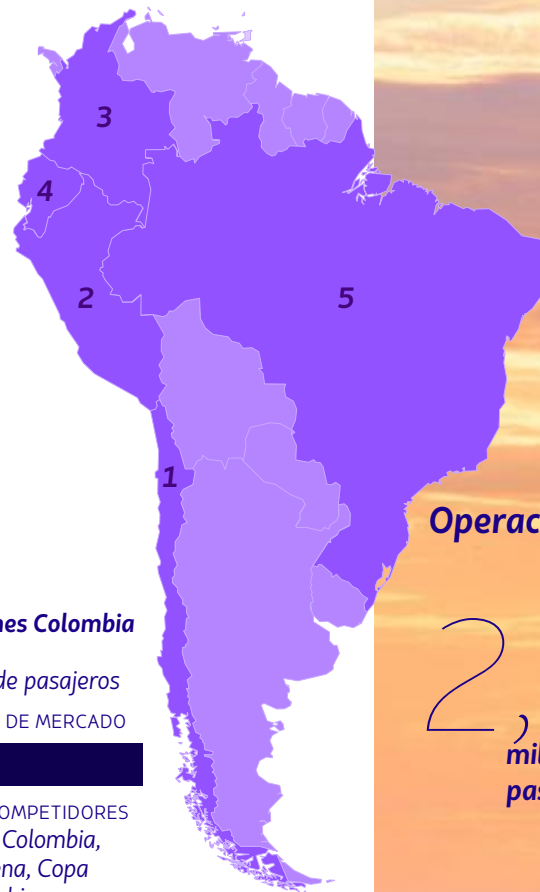
2 LATAM Airlines Perú
19 destinos
5,5 millones de pasajeros
PARTICIPACIÓN DE MERCADO
68%
PRINCIPALES COMPETIDORES
Sky Airlines Peru, Viva Airlines Peru, Star Peru, Avianca

4 LATAM Airlines Ecuador
7 destinos
0,8 millones de pasajeros
PARTICIPACIÓN DE MERCADO
53%
PRINCIPALES COMPETIDORES
Avianca

Obs.: las participaciones de mercado corresponden a diciembre de 2021.

3 LATAM Airlines Colombia
16 destinos
5,9 millones de pasajeros
PARTICIPACIÓN DE MERCADO
28%
PRINCIPALES COMPETIDORES
Avianca, Viva Colombia, EasyFly, Satena, Copa Airlines Colombia ("Wingo")

5 LATAM Airlines Brasil
49 destinos
19,8 millones de pasajeros
PARTICIPACIÓN DE MERCADO
36%
PRINCIPALES COMPETIDORES
Gol, Azul



Operación internacional

2,9 millones de pasajeros
30 destinos LATAM
225 códigos compartidos

Norteamérica
8 81

América Latina y el Caribe
14 23

Europa
8 59

Asia y Australasia
27 (Asia)
16 (Australasia)

África
9

TRÁFICO CONSOLIDADO (RPK): 13.500 millones

CAPACIDAD (ASK): 20.461 millones

FACTOR DE OCUPACIÓN: 66,0%

Sabana africana

LATAM

cargo



LATAM Cargo S.A. y las filiales cargueras en Colombia y Brasil destacan en América Latina como los principales operadores aéreos de carga. Durante el 2021 su aporte a la región se hizo aún más visible en el contexto mundial de pandemia por COVID-19.

La caída en la capacidad de transporte de carga, producto de la baja en los vuelos de pasajeros por las restricciones sanitarias, fue más intensa que la baja en la demanda, por lo que aumentó el factor de ocupación a nivel de la industria.

En 2021, se transportaron 801,5 mil toneladas de carga, un incremento del 2,2% frente al 2020. Los ingresos aumentaron 27,4% en comparación al año anterior y representaron 30,2% del total del grupo. El factor de ocupación alcanzó un 63,4%, lo cual corresponde a una disminución de 2,0 puntos porcentuales en comparación a 2020 (+7,9 versus 2019) y el *yield* basado en ATKs (tonelada-kilómetro ofrecida) se incrementó en 29,2% frente al 2020 (+68,3% versus 2019). Las restricciones obligaron a suspender varias rutas de pasajeros lo que se vio reflejado en una reducción de la capacidad del servicio de carga en *belly* (utilizando los aviones de pasajeros).

Sin embargo, el esfuerzo de LATAM de operar rutas que originalmente sólo contemplaban aviones de pasajeros como vuelos netamente de carga representa el compromiso del grupo con sus clientes, pertenecientes a industrias como la salmonera, frutícola, floricultora, farmacéutica o minera, entre otras, que necesitaban asegurar su continuidad operacional.

Operaciones de carga en 2021 ¹⁰²⁻⁶



Ámsterdam (Países Bajos)
Cabo Frio y Campinas (Brasil)
Ciudad de Guatemala (Guatemala)
Ciudad de Panamá (Panamá)
Ciudad del Este (Paraguay)
Chicago (Estados Unidos)
San José (Costa Rica)



Soporte logístico a la región

INDUSTRIA EXPORTADORA



Nuevos vuelos dedicados a carga luego de que se interrumpió la operación de pasajeros producto de los efectos de la pandemia



SALMÓN

Conexión reforzada entre Chile y los mercados consumidores en Estados Unidos y México, incluso con vuelos directos y conexión completa de avión a avión desde Punta Arenas hasta Santiago



FLORES

Aumento de vuelos y oferta de vuelos adicionales en Bogotá, Colombia y Quito, Ecuador

ABASTECIMIENTO LOCAL

CHILE

Para asegurar la conectividad a Isla de Pascua, el grupo realizó operaciones especiales utilizando dos vuelos semanales de pasajeros para transportar carga (productos destacados: perecibles e insumos de primera necesidad)

Incorporación de 787-8 en la ruta Santiago-Punta Arenas-Santiago (productos destacados: salmón, repuestos, electrónicos y perecibles) y disponibilidad de ruta directa Punta Arenas-Miami según necesidad del cliente en 787-8



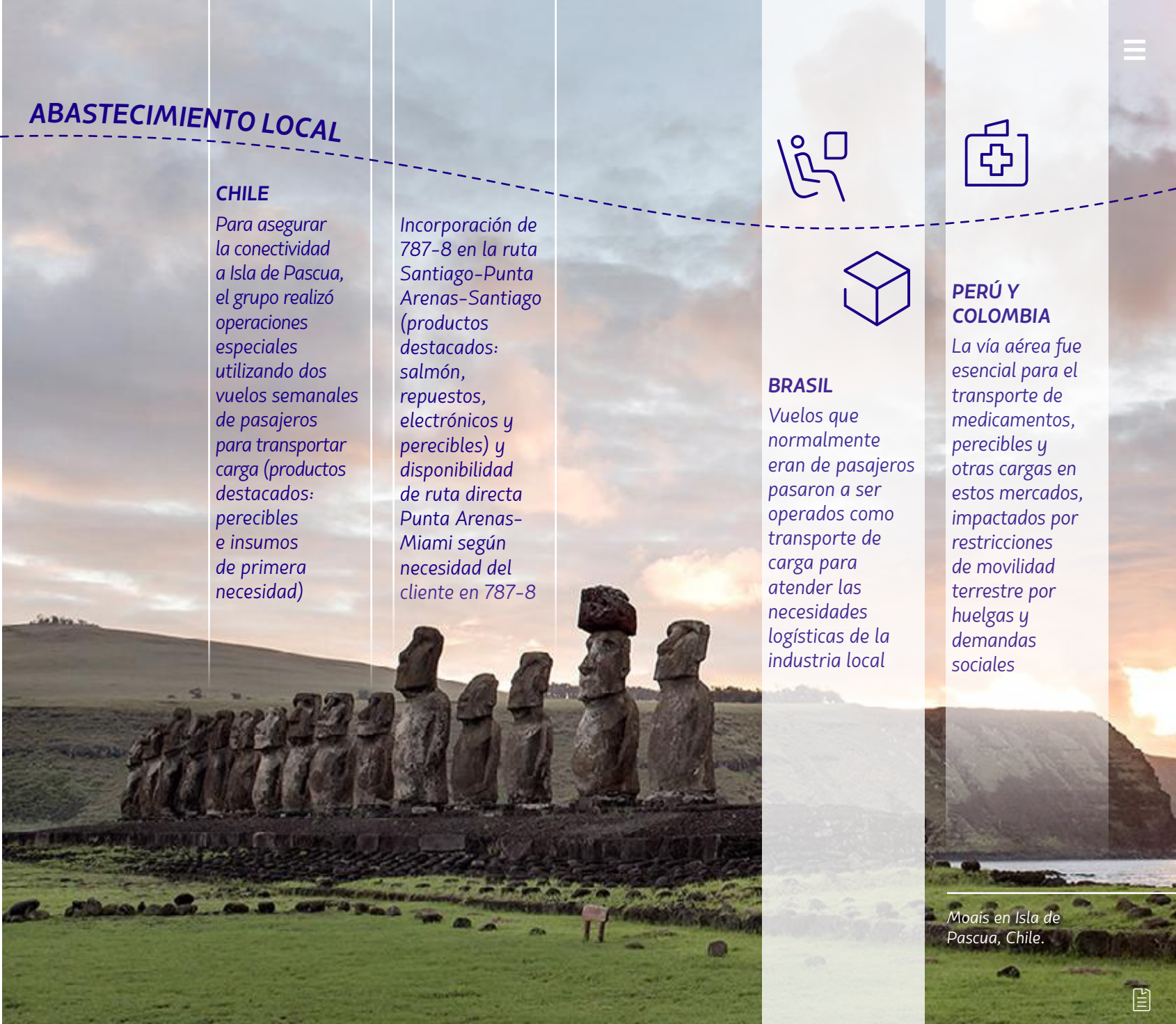
BRASIL

Vuelos que normalmente eran de pasajeros pasaron a ser operados como transporte de carga para atender las necesidades logísticas de la industria local



PERÚ Y COLOMBIA

La vía aérea fue esencial para el transporte de medicamentos, perecibles y otras cargas en estos mercados, impactados por restricciones de movilidad terrestre por huelgas y demandas sociales



Moais en Isla de Pascua, Chile.

Construyendo el futuro

El año 2021 significó también la puesta en marcha de una nueva plataforma de sistemas tecnológicos en la cual el grupo venía trabajando desde hace tres años. Gracias a este proyecto, hoy LATAM cargo cuenta con un sistema de clase mundial que no solo permite hacer sus operaciones más eficientes, sino que también entrega a los clientes la facilidad de hacer sus gestiones con LATAM cargo y sus filiales cargueras, mejorando su experiencia como usuario.

La plataforma *end-to-end*, que cubre todos los procesos desde la cotización hasta el pago, está alojada en la nube, lo que reduce el tiempo de caídas del sistema y la pérdida o errores de la información al contener todos los datos de los despachos en un solo lugar. El nuevo sistema ya se encuentra implementado para todas las operaciones internacionales y se espera que durante 2022 se aprovecharán todas sus capacidades y se ponga en marcha para las operaciones domésticas.

Durante el cuarto trimestre, LATAM cargo anunció dos importantes acuerdos con *marketplaces* de alcance internacional para ampliar los canales donde oferta su capacidad.

Comprometidos contra el COVID

En 2021, LATAM cargo reforzó sus operaciones para prestar apoyo al transporte masivo de vacunas hacia y dentro de Sudamérica y en los mercados domésticos. Esto fue posible gracias a un esfuerzo multidisciplinario que involucró a distintas áreas del negocio, posibilitó la creación de nuevos procedimientos y optimizó la logística y hacer frente a la pandemia.

La iniciativa posicionó al grupo LATAM y en particular a LATAM cargo como un aliado estratégico de los gobiernos para hacer frente al desafío logístico de las campañas de vacunación masiva. En total, LATAM fue responsable del transporte de una de cada cinco dosis de vacunas aplicadas por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Uruguay. En países como Chile y Paraguay, la cobertura fue aún mayor: dos de cada tres.

351,8 millones de dosis de vacunas COVID transportadas.

Para ello, fue clave la certificación Center of Excellence of Independent Validators (CEIV Pharma) de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que demostró a cada uno de los gobiernos de América Latina la robustez de los servicios Pharma de LATAM y la experiencia y conocimiento del grupo para mover vacunas con toda clase de requerimientos.

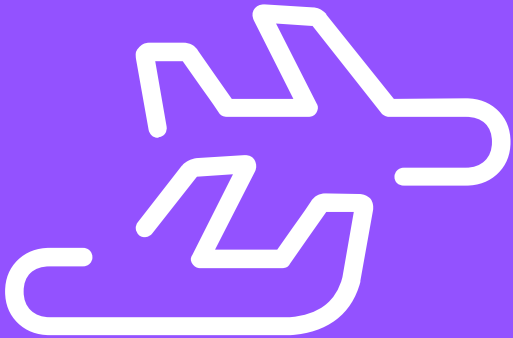
Las primeras vacunas fueron transportadas el 24 de diciembre de 2020 y hasta el final de 2021, se contabilizaron 351.853.590 dosis de vacunas COVID transportadas hacia Sudamérica, entre los países del continente y a nivel doméstico. De estas, 207.750.400 fueron transportadas de manera gratuita a nivel doméstico en Brasil, Chile, Ecuador y Perú como parte del programa Avión Solidario, en el marco de las alianzas del programa con los gobiernos locales para facilitar la distribución a nivel nacional.

Más información:

Cercana, digital y flexible (página 78)

Programa Avión Solidario (página 58)

Flota



En 2021, dentro del proceso de reorganización, el grupo logró una reestructuración completa de su flota que incluyó renegociar contratos, reducir el total de aeronaves, eliminar los modelos Airbus A350 y homologar aviones del tipo wide-body. Esas iniciativas posibilitarán ahorros estimados de más de 40% de los costos de caja relativos a flota en comparación a los niveles de 2019.

Los resultados de las negociaciones fueron favorables y se acordó la extensión de períodos de pago y de pago variable y la reducción de pagos de arriendos.

Al 31 de diciembre de 2021, 310¹ aeronaves componían la flota total de LATAM, con edad promedio de 10,9 años.

Las operaciones internacionales cuentan con 59¹ aviones Boeing *wide-body*, incluyendo 22 Boeing 767-300ER, 10 Boeing 777-300ER y 27 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, principalmente del tipo *narrow-body*, incluyendo 44 Airbus A319, 133 Airbus A320, 49 Airbus A321 y 12 Airbus A320Neo, modelo que es un 15% más eficiente en consumo de combustible y genera la mitad del ruido que el modelo anterior equivalente.

La flota operativa de LATAM Cargo totaliza 12 aviones Boeing 767. En 2021, el grupo inició un plan de tres años, que expandirá la flota hasta 21 aviones, aumentando en un 85% su capacidad. A finales del año, se concretó

Flota (31/12/2021)

Al 31 de diciembre de 2021	Fuera de balance	En balance	TOTAL
Flota pasajeros			
Airbus A319-100	7	37	44
Airbus A320-200	7	94	133
Airbus A320neo	7	-	12
Airbus A321-200	7	18	49
Boeing 767-300ER	7	22	22
Boeing 777-300ER	7	4	10
Boeing 787-8	7	4	10
Boeing 787-9	7	2	17
Total	116	181	297¹
Flota carga			
Boeing 767-300F	1	11	12
Total	1	11	12
Subarriendos			
Boeing 767-300F	-	1	1
Total subarriendos	-	1	1
TOTAL FLOTA	117	193	310

¹ Incluye seis aeronaves Boeing 767-300ER clasificados como activos no corrientes disponibles para la venta.



Snapshot

	2019	2020	2021
Operación de pasajeros			
Capacidad (ASK) – millón	149.116	55.718	67.636
Tráfico consolidado (RPK) – millón	124.521	42.624	50.317
Factor de ocupación (ASK)	83,5%	76,5%	74,4%
Ingresos/ASK (centavos de US\$)	6,5	4,9	4,9
Total de pasajeros transportados (miles)	74.189	28.299	40.195
Operación de carga			
Capacidad (ATK) – millón	6.357	4.708	4.788
Tráfico consolidado (RTK) – millón	3.526	3.078	3.035
Factor de ocupación (ATK)	55,5%	65,4%	63,4%
Ingresos/ATK (centavos de US\$)	17,1	25,7	32,2
Toneladas transportadas (mil)	903,8	785,0	801,5

la llegada del primero de los 10 nuevos aviones de carga convertidos a partir de aviones de pasajeros Boeing 767, y se espera completar la flota con más tres unidades el 2022 y otras seis en 2023.

Además, dentro del marco del proceso de reorganización, se han alcanzado acuerdos de compromisos de flota con Boeing por dos aeronaves 787 Dreamliner y con Airbus por un total de 70 aeronaves de la familia A320neo, más eficientes en consumo de combustible, reforzando el compromiso de LATAM con su estrategia de sostenibilidad a largo

LATAM tiene planificado modernizar su flota hasta 2028 con la incorporación de 70 aviones de la familia Airbus A320neo y dos Boeing 787-9

plazo. Las fechas de entrega están contempladas hasta el 2028. Sin embargo, podrían variar como resultado de las conversaciones en

curso con los fabricantes en el contexto de la situación global actual.

Mantenimiento

Las actividades de mantenimiento de aviones, planificación y devolución de aviones en cumplimiento con el plan de flota se realizan en las bases de Mantenimiento, Reparación y Operación (MRO) de 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 ocho aeronaves.

En 2021, las dos bases fueron responsables por 446 servicios de mantenimiento, lo que representa un 83% de la mantención total de la flota y un total de 1,3 millones de horas-hombre trabajadas. El resto de los aviones quedó a cargo de proveedores externos.

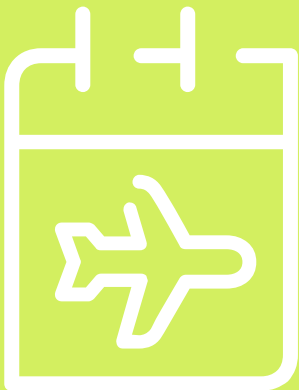
El mantenimiento de línea (tareas menores, preventivas y correctivas) está distribuido en distintos hangares de LATAM, como los ubicados en Santiago (Chile); São Carlos, Congonhas/São Paulo y Brasilia (Brasil); Lima (Perú) y Miami (Estados Unidos). Esta red ofrece diversos servicios automatizados e integrados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

Gobierno corporativo

En este capítulo

- 31 Estructura de propiedad
- 33 Instancias de decisión
- 36 Directrices corporativas
- 38 Política de Financiamiento
- 39 Política de Riesgos de Mercado
- 41 Política Financiera
- 42 Política de Liquidez e Inversión Financiera

Estructura de propiedad



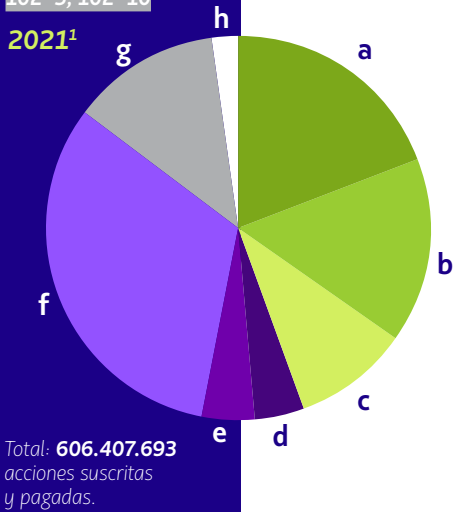
ATAM Airlines Group S.A. tiene el objetivo de mantener un nivel adecuado de capitalización, que permita el acceso seguro a los mercados financieros para desarrollar sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a los accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado del grupo al 31 de diciembre de 2021 es de MUS\$3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones y, al 31 de diciembre de 2020, MUS\$3.146.265 divididos en 606.407.693 acciones de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, 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.

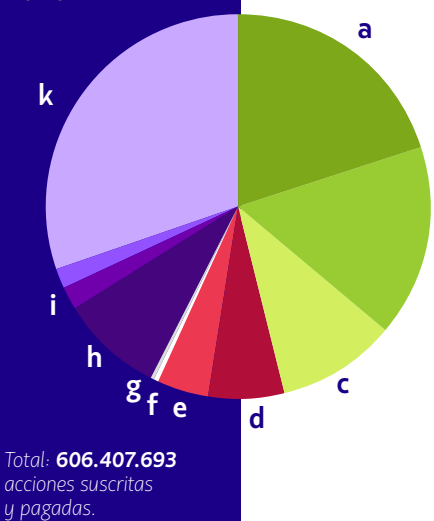
Al 31 de diciembre de 2021, el grupo no cuenta con accionista controlador.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA 102-5, 102-10

2021¹



2020¹



Al 31 de diciembre de 2021 Principales accionistas	Total de acciones	%
a - Delta Air Lines	121.281.538	20,00
b - Grupo Cueto	99.381.777	16,39
c - Qatar Airways ²	60.640.768	10,00
d - Grupo Eblen	27.644.702	4,56
e - Grupo Hirmas	1.488.971	0,25
f - Otros	203.275.557	33,52
g - American Depositary Receipt (ADR)	79.240.114	13,07
h - Inversionistas extranjeros	13.454.266	2,22
Total	13.454.266	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 participaba en la propiedad de LATAM.

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

Al 31 de diciembre de 2020 Principales accionistas	Total de acciones	%
a - Delta Air Lines	121.281.538	20,00
b - Grupo Cueto	99.381.777	16,39
c - Qatar Airways ²	60.640.768	10,00
d - Grupo Amaro ³	38.792.870	6,40
e - Grupo Eblen	27.644.702	4,56
f - Grupo Hirmas	1.488.971	0,25
g - Grupo Bethia	1.000.000	0,16
h - ADR	53.057.983	8,75
i - Administradoras de Fondos de Pensiones (AFP)	10.803.877	1,78
j - Inversionistas extranjeros	9.939.708	1,64
k - Otros	182.375.499	30,07
Total	606.407.693	100,00

1 Las cifras de tenencia del Grupo Cueto en esta tabla ya no consideran la participación de 21,88% del Grupo Amaro en Costa Verde Aeronáutica S.A., luego de la transferencia de dichas acciones a una nueva empresa, propiedad del Grupo Amaro, TEP Aeronáutica S.A.

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

3 Las cifras de tenencia del Grupo Amaro en esta tabla consideran la adición de TEP Aeronáutica S.A.

Principales accionistas

AL 31/12/2021		
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.1	60.640.768	10,00%
Santander Corredores de Bolsa Limitada	25.667.681	4,23%
BCI Corredores de Bolsa S.A.	19.433.331	3,20%
Andes Aérea SpA	19.339.670	3,19%
Consorcio Corredores de Bolsa S.A.	16.902.522	2,79%
Banco 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 Qatar tiene 9,999999918% del total de las acciones emitidas de LATAM.

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

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

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

Dividendos

LATAM Airlines Group S.A. ha definido que el reparto de los dividendos corresponda al menos a la cifra equivalente al 30% de las utilidades líquidas del ejercicio anterior, de conformidad con la normativa vigente lo cual no obsta que, eventualmente, sean distribuidos dividendos superiores a dicho mínimo obligatorio, atendiendo a las particularidades y circunstancias que puedan surgir durante el año.

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

Más información:
Pacto de Accionistas
(página 100)

Relación con inversionistas



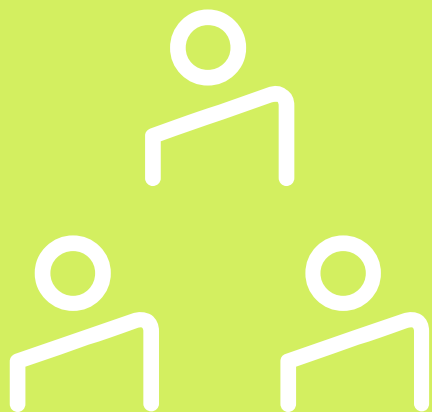
LATAM mantiene un diálogo constante con sus accionistas y otros actores del mercado de capitales. En el sitio de Relación con Inversionistas, donde se publican los estados financieros actualizados y reportes de resultados trimestrales, el grupo detalla la estructura de gobierno corporativo, otros datos relevantes para apoyar a

los accionistas, inversionistas y analistas de mercado en la toma de decisiones e información sobre las etapas del Plan de Reorganización bajo la protección del proceso de juicio mercantil (Capítulo 11) de la ley de los Estados Unidos. Los contenidos están disponibles en inglés, español y portugués.

Más información:
Reorganización
LATAM
Relaciones con
inversionistas



Instancias de decisión



El principal organismo de gobierno de LATAM Airlines Group S.A. es el Directorio, que define y monitorea las directrices estratégicas del grupo. 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. **102-18**

El Directorio se reúne en sesiones mensuales regulares y, cuando resulta necesario, en sesiones extraordinarias. En 2021, la asistencia promedio en las 35 sesiones ordinarias y extraordinarias llevadas a cabo durante el año fue de un 96,8%. Los directores señores Ignacio Cueto, Enrique Cueto, Patrick Horn y Nicolás Eblen asistieron al 100% de las sesiones y los directores Enrique Ostalé, Sonia Villalobos, Henri Philippe Reichstul, Eduardo Novoa y Alexander Wilcox asistieron al 94,3% de las reuniones.

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

Como parte de un proceso de autoevaluación, los miembros del Directorio responden periódicamente un formulario sobre buenas prácticas, requerido por la CMF (Comisión para el Mercado Financiero) de Chile.

96,8%
fue la asistencia promedio en las sesiones ordinarias del Directorio en 2021.

Comité de Directores

El Comité de Directores está conformado por miembros del Directorio y sus funciones consisten principalmente en revisar y evaluar los informes de auditores externos, balances y demás estados financieros y proponer a la Junta de Accionistas los nombres de auditores externos y agencias de calificación de riesgo. El Comité también funciona como Comité de Auditoría. Esta composición cumple 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.

Al 31 de diciembre de 2021 el Comité era conformado por Eduardo Novoa

Castellón, Patrick Horn García y Nicolás Eblen Hirmas. Los tres son considerados independientes según el artículo 10A de la Ley de Bolsas de Valores (Securities Exchange Act).

De acuerdo con la LSA chilena solamente los dos primeros tienen estatus de director independiente. Dicha ley requiere dos miembros independientes en el Directorio, es decir, que no tienen 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.

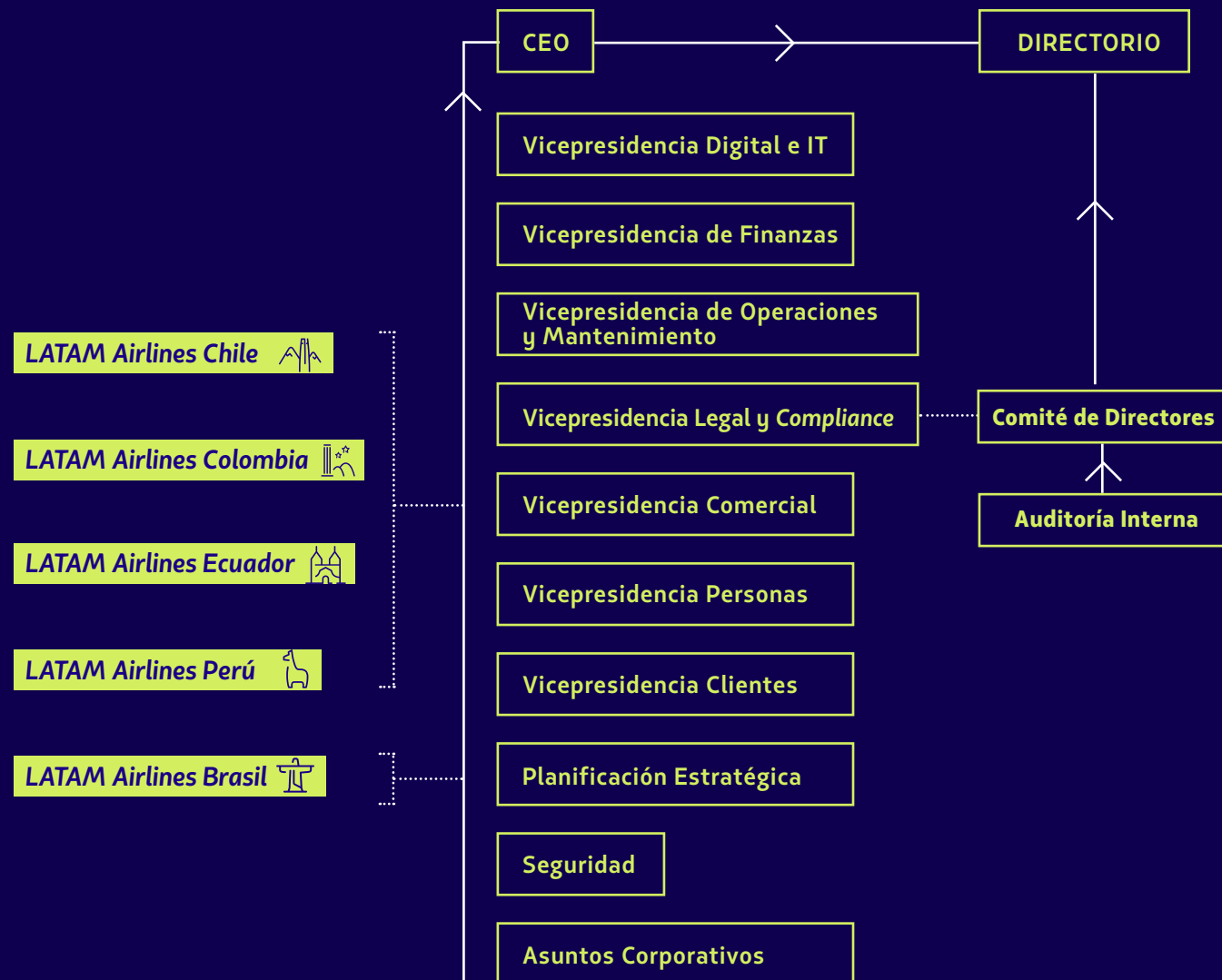
Esfera ejecutiva

La esfera ejecutiva se divide en cuatro grandes áreas: Clientes; Operaciones; Comercial y Finanzas, con una clara división de responsabilidades para la ejecución y el monitoreo de la estrategia. Los ejecutivos de esas áreas y cuatro vicepresidencias – Asuntos Legales y Compliance, Asuntos Corporativos, Digital e IT y Personas – forman un Comité Ejecutivo, que se reúne semanalmente con el CEO. El área de Planificación Estratégica apoya al Comité Ejecutivo y otras vicepresidencias participan en las reuniones para tratar temas específicos.

Las áreas de Seguridad, Auditoría, Planificación Estratégica, Asuntos Legales y Compliance, Asuntos Corporativos, Digital e IT y Personas son transversales.

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

Organigrama



Más información:

Composición
del Directorio
(página 105)

Informe Anual de
Gestión del Comité
de Directores
(página 108)

Principales
ejecutivos
(página 114)

Remuneración del Directorio

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 20 de abril de 2021. Durante el ejercicio 2021, el Directorio y el Comité de Directores no realizaron gastos por concepto de asesorías.

Remuneración – dietas 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	Directora	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

Remuneración – dietas 2020 (US\$)

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

Remuneración de ejecutivos

En 2021, la remuneración de los ejecutivos totalizó US\$19.895.749 (US\$19.895.749 por concepto de remuneración y US\$0 por concepto de participación en resultados en el mes de marzo). En 2020, fueron pagados US\$18.436.960 relativos a la remuneración y US\$13.343.991 relativos a la participación de resultados, sumando US\$31.780.951 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 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 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.

Directrices corporativas



ATAM Airlines Group S.A. es una sociedad anónima abierta, registrada ante la CMF de 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 ADR (*American Depositary Receipt*). 102-5

Su modelo de gobierno corporativo está en línea con las leyes del Mercado de Valores (nº 18.045) y de Sociedades Anónimas (nº 18.046) y con las reglas de la CMF en Chile, además de 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, transparencia, cumplimiento e integridad, rendición de cuentas y combate de actos ilícitos (corrupción, soborno, antimonopolios y lavado de dinero). El Programa de *Compliance*, gestionado por la vicepresidencia Legal y de *Compliance*, dirige los procesos de monitoreo y control, así como su evolución continua. 102-16

Capacitación sobre ética y compliance

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 2021, el 84% del total de empleados y el 85% de los ejecutivos completaron exitosamente el curso de *e-learning* sobre el Código de Conducta y el examen de conocimientos que evalúa la efectividad de la capacitación.

Los contratos y órdenes de compra incorporan cláusulas de anticorrupción y los proveedores son informados sobre los procedimientos relacionados al aceptar el Código de Conducta de Proveedores.

CAPACITACIÓN SOBRE EL CÓDIGO DE CONDUCTA¹ (%) 205-2



1 Porcentaje anual de empleados del grupo que se capacitan en el Código de Conducta en cada país donde opera LATAM. El cálculo se hace sobre el total de empleados incluyendo los que no podrían participar en este tipo de entrenamiento, como los que se encuentran ausentes del trabajo por incapacidad médica prolongada.

Más información:
Directrices de gobierno corporativo



Canal de ética

El canal de ética 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. El canal cuenta con la garantía de confidencialidad y es gestionado por un proveedor externo especializado,

que realiza la evaluación inicial de todos los registros. Cuando resulta necesario, los casos pasan al Comité de Administración del Código de Conducta de cada país (compuesto por representantes de distintas áreas) el cual es responsable de asegurar que se canalice lo necesario. 102-17

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, como a sus directores, empleados y colaboradores. La política establece que esas transacciones deben realizarse en conformidad a la ley, bajo condiciones de mercado, y estar enfocadas en 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, según definición legal.

Los Estados Financieros consolidados relativos al ejercicio social del 31 de diciembre de 2021 informan las operaciones realizadas en 2021 entre LATAM y sus filiales. Para más información, consulte la [nota 33](#) de los Estados Financieros.

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. 415-1

Relación con las autoridades

La industria de la aviación es regulada y fiscalizada por las distintas autoridades aeronáuticas de cada país donde el grupo opera. La ética y la integridad delinean las relaciones de LATAM con esos organismos y otras entidades reguladoras, y todos los encuentros realizados con sus representantes son registrados en una

plataforma monitoreada por el área de Compliance. 102-40

Afiliación a asociaciones

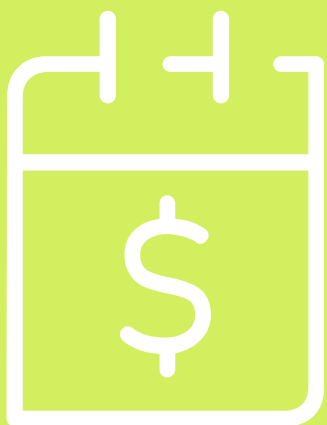
LATAM mantiene un diálogo permanente con organizaciones sectoriales y organismos públicos y reguladores buscando definir estrategias y caminos que pueden beneficiar no sólo a la organización, sino a toda la aviación y, en un aspecto más general, a la sociedad.

Más información:

Marco regulatorio
(página 117)

Afiliación a
asociaciones
(página 116)

Política de Financiamiento



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

Durante el año 2021, dentro del proceso de reorganización bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos en que se encuentra, LATAM obtuvo el Tramo B del financiamiento *debtor in possession*, o DIP, por US\$750 millones con vencimiento el 8 de abril del 2022. Esto, sumado a los US\$2.450 millones con los que el grupo ya contaba desde 2020, totalizan US\$3.200 millones. De ellos, US\$1.950 millones se encuentran girados al 31 de diciembre de 2020, quedando aún US\$1.250 millones disponibles para girar. De esa forma, el grupo logró fortalecer su operación.

Recientemente, el 14 de marzo de 2022, LATAM presentó una nueva propuesta de financiamiento del DIP compuesta por un grupo de financistas que considera una extensión de la fecha de vencimiento para los tres tramos del contrato DIP, hasta el 8 de agosto de 2022 con la

posibilidad de extensión. Esta propuesta fue posteriormente aprobada por el tribunal el 15 de marzo de 2022.

Adicionalmente, el grupo contaba al inicio del ejercicio con una línea comprometida con un consorcio de 12 bancos por US\$600 millones (*Revolving Credit Facility* – RCF). Esta línea se encuentra garantizada por colateral consistente en aeronaves, motores de repuesto y repuestos en general. Durante el ejercicio, LATAM mantuvo girada el 100% de esta línea.

Este año, al igual que el anterior, LATAM ha reducido la mayoría de sus inversiones recurrentes, las que usualmente corresponden a los programas de adquisición de flota. 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.

El grupo reestructuró sus contratos de flota para 2021 y el futuro

Durante el año 2021, LATAM ha enfocado 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, teniendo en consideración, la pandemia que existe a nivel mundial. En este sentido, dentro del proceso de reorganización en que se encuentra, LATAM ha dedicado esfuerzos a la restructuración de los contratos de flota, logrando disminuir las obligaciones de pago durante el año en ejercicio y extendiendo nuestras obligaciones próximas a vencer por varios años más.

Uno de los principales objetivos de la Política de Financiamiento, es asegurar un perfil estable de vencimiento de la deuda y compromisos de arriendos, incluyendo servicio de la deuda y el pago de arriendo de la flota que sea consistente con la generación de caja operacional proyectada de LATAM, considerando el efecto que tiene la pandemia sobre ésta.

Política de Riesgos de Mercado



Debido a la naturaleza de sus operaciones, LATAM Airlines Group S.A. 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 denominado 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, el que fue utilizado en su

mayoría por LATAM Airlines Group S.A. para realizar coberturas durante 2021. LATAM también realiza coberturas en NYMEX Heating Oil, cuyo subyacente está incluido en la Política de Cobertura de Riesgo de Combustible, dada la alta correlación que tiene con el Jet Fuel 54.

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. Además, esta Política establece zonas de coberturas, presupuesto de primas y otras restricciones 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 solo con el fin de cobertura y no permite la venta de opciones en términos netos.



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 mejoramiento en las perspectivas económicas de largo plazo mueve las tasas de largo plazo hacia el alza, mientras que una caída provoca una baja por efectos del mercado.

Sin embargo, si se considera la intervención gubernamental, en períodos de contracción económica se suelen reducir las tasas de referencia con el fin de impulsar la demanda agregada al hacer más accesible el crédito y aumentar la producción (de la misma forma que existen alzas en la tasa de referencia en períodos de expansión económica).

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 asociado a la deuda de LATAM sujeta a interés variable, a las inversiones que mantenga y a las nuevas emisiones que podría realizar el grupo. 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 disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, LATAM puede utilizar contratos swaps de tasas de interés u otros derivados.

Al 31 de diciembre de 2021, LATAM no mantiene contratos de derivados de tasas de interés vigentes. Esas posiciones fueron cerradas anticipadamente por las respectivas contrapartes una vez que el grupo entró en el proceso de reorganización del Capítulo 11.

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, en monedas locales y en precios indexados al dólar estadounidense. En el negocio de pasajeros internacionales, la mayor parte de las tarifas dependen del dólar estadounidense y, en menor medida, del euro. En los negocios domésticos, la mayoría de las tarifas son en moneda

La moneda funcional utilizada por la Sociedad matriz es el dólar estadounidense

local sin ningún tipo de indexación al dólar, a excepción de los negocios domésticos en

Perú y Ecuador, para los cuales tanto las tarifas como las ventas son en dólares. Por otra parte, algunos gastos del grupo están denominados en dólares estadounidenses o equivalentes al dólar estadounidense, en particular costos de combustible, tasas aeronáuticas, arriendo de aeronaves, seguros y componentes y accesorios para aeronaves. Otros gastos, tales como remuneraciones, están denominados en monedas locales.

Producto de lo anterior, LATAM se encuentra expuesta a la fluctuación en diversas monedas, principalmente el real brasileño. LATAM Airlines Group S.A. no ha realizado coberturas de exposición al riesgo de tipo de cambio del real brasileño durante el año 2021.

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. 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 2021, LATAM no realizó cobertura para cubrir el riesgo de balance.

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. Al 31 de diciembre de 2021, la posición de TAM S.A. pasiva superaba a la activa en US\$535 millones.

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 condiciones externas a la operación normal del negocio y, de este modo, mantener y anticipar un flujo de fondos estable para asegurar la continuidad 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 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:

- 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.
- Mantener un nivel adecuado de líneas de crédito con bancos locales y extranjeros para acceder a liquidez adicional ante contingencias.
- 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.
- Rentabilizar los excedentes de caja, mediante inversiones financieras que garanticen un riesgo y liquidez consistente con la Política de Inversiones Financieras.
- 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.
- Gestionar el riesgo de contraparte, mediante la diversificación y límites en las inversiones y operaciones con las contrapartes.
- Mantener en todo momento una visibilidad de la situación financiera proyectada del grupo en el largo plazo de manera de anticipar situaciones de baja liquidez, deterioro de ratios financieros comprometidos con agencias de *rating*, etc.
- La Política Financiera entrega directrices y restricciones para gestionar las operaciones de Liquidez e Inversión Financiera, Actividades de Financiamiento y Gestión de Riesgo Mercado.

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, había cerrado el ejercicio 2019 con una liquidez adecuada, contando a diciembre 2019 con un ratio de liquidez de 19,7% sobre los ingresos totales de los últimos 12 meses.

Esta liquidez consideraba la caja disponible e inversiones líquidas de corto plazo además de una línea de crédito revolving comprometida por un monto total de US\$600 millones con 12 instituciones financieras, tanto locales como internacionales (el RCF por las siglas en inglés de *revolving credit facility*).

Durante el año 2020, producto de la pandemia producida por el COVID-19, el negocio aéreo en general se vio seriamente afectado. En particular, disminuyó fuertemente la recaudación por ventas de pasajeros al tiempo que aumentaban las solicitudes de devolución. Para hacer frente a esta situación, en un primer momento LATAM giró por completo el RCF entre los meses de marzo y abril.

Con posterioridad, el 26 de mayo de 2020 LATAM Airlines Group S.A. y algunas de sus subsidiarias se acogieron al proceso de reorganización judicial establecido en el Capítulo 11 de la ley de Bancarrota de Estados Unidos. El 9 de julio se sumaron

al mismo proceso LATAM Airlines Brasil y otras filiales del grupo. Dentro de este proceso, LATAM obtuvo financiamiento conocido como *debtor in possession*, o “DIP”, el cual cuenta con la característica de otorgar a sus acreedores prioridad para el pago por sobre las demás obligaciones no garantizadas del grupo. El 8 de octubre de 2020 LATAM cerró el DIP, el que cuenta con una línea comprometida por US\$2.450 millones con diferentes inversores. Ese mismo día recibió un primer giro por US\$1.150 millones, quedando por lo tanto al cierre del ejercicio US\$1.300 millones de esta línea comprometidos y disponibles para ser girados en función de las necesidades del grupo. Medido como efectivo más DIP disponibles como porcentaje de los ingresos totales de 2020, LATAM cerró el ejercicio con un indicador de liquidez del 68%.

En el transcurso del año 2021, LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales siguieron acogidas al proceso de reorganización del Capítulo 11 y, por consiguiente, continuó girando fondos del DIP por un total de US\$800 millones durante el año. Asimismo, el 18 de octubre de 2021, el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción para financiar el Tramo B del financiamiento DIP presentada por LATAM por un monto de US\$750 millones. El principal objetivo de

financiar este tramo fue bajar el costo medio del DIP completo, al tiempo que también contribuyó a seguir fortaleciendo la liquidez del grupo. Descontando los montos girados y sumando los US\$750 millones incrementales, al final del año LATAM cerró montos del DIP disponibles por US\$1.250 millones. Sumando el efectivo del grupo, LATAM cerró con una liquidez total de US\$2.297 millones y con un indicador de liquidez del 45%.

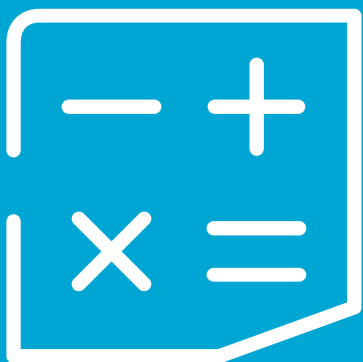
En cuanto a la Política de Inversión Financiera, su objetivo es centralizar las decisiones de inversión de forma de optimizar la rentabilidad, ajustada por riesgo moneda, sujeta a mantener un nivel de seguridad y liquidez adecuado. Adicionalmente, se busca gestionar el riesgo mediante la diversificación 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. Adicionalmente, 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, al cierre del ejercicio LATAM mantenía 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*).

Nuestro negocio

En este capítulo

- 44 Contexto de la industria
- 45 Resultados financieros
- 48 Reorganización financiera
- 49 Información bursátil
- 50 Plan de inversión

Contexto de la industria



Con el objetivo de analizar el ambiente económico en el cual está inserta la Sociedad, a continuación, se explica brevemente la situación y evolución de las principales economías que la afectan, tanto del ámbito nacional como regional y mundial.

En medio de la propagación de la nueva variante ómicron de COVID-19 y la irrupción de importantes presiones inflacionarias, la economía global ha iniciado el año 2022 en una posición más débil de lo esperado anteriormente. Por un lado, la variante ómicron ha llevado a algunos países a reimponer ciertas restricciones de movilidad, mientras que las disrupciones en la cadena logística y el alza en los precios del petróleo y la energía han generado altos niveles de inflación, los cuales han afectado principalmente a los Estados Unidos y a las economías emergentes y en desarrollo. El Fondo Monetario Internacional (FMI) espera que las presiones inflacionarias perduren por mayor tiempo a lo estimado anteriormente, producto de la continuidad durante el 2022 de las disrupciones en la cadena logística y los altos precios de la energía, y que debería disminuir gradualmente durante el año a medida que los desbalances entre oferta y demanda se equilibren,

y con la puesta en efecto de las políticas monetarias en las principales economías. Adicionalmente, en el marco del conflicto en Ucrania y los efectos de este sobre la oferta de petróleo, se ha generado una fuerte alza en los precios del combustible, factor que podría seguir impactando de manera significativa las presiones inflacionarias a nivel global.

En línea con este entorno desafiante para la economía global, las últimas proyecciones del FMI consideran un ajuste a la baja transversal entre las distintas economías por nuevos factores no previstos en la proyección anterior relacionados con el retiro anticipado de los estímulos fiscales principalmente en Estados Unidos, las disrupciones en la cadena logística, la propagación de la variante ómicron y la inestabilidad del sector inmobiliario en China. Con todo, en su última proyección de enero de 2022, el FMI estimó un crecimiento para la economía global de 5,9% para el 2021, mientras que proyectó un crecimiento de 4,4% en 2022, 0,5 puntos porcentuales (p.p.) por debajo de la estimación anterior, y un crecimiento más moderado de 3,8% para 2023.

Para Estados Unidos, el FMI ha estimado una expansión de 4,0% para 2022 en su última proyección de enero,

encontrándose 0,6 puntos porcentuales por debajo de la estimación pasada de octubre de 2021, en respuesta al retiro anticipado de las políticas monetarias y la continuidad de las irrupciones en la cadena logística; y un crecimiento de 2,6% para 2023, 0,4 p.p. sobre la estimación pasada. Por otro lado, las estimaciones del FMI para Europa durante el 2022 también han sido revisadas a la baja con respecto a la estimación anterior, esperando un crecimiento de 3,9% en 2022, 0,4 p.p. menor versus la estimación anterior; y una expansión de 2,5% para el año 2023, 0,5 p.p. por sobre la estimación pasada.

Por otro lado, el FMI estimó un crecimiento de 2,4% para la región de Latinoamérica y el Caribe durante 2022, ubicándose 0,6 puntos porcentuales por debajo de la anterior proyección de octubre de 2021, y una expansión de 2,6% para 2023. Para la economía de Brasil se espera un crecimiento de 0,3% en 2022, lo cual se ubica 1,2 puntos porcentuales por debajo de la estimación anterior, mientras que para Chile, el Banco Central estimó en su último Informe de Política Monetaria (IPoM) de diciembre de 2021 una expansión económica en un rango entre 1,5 y 2,5% para 2022.

Más información:

Marco regulatorio
(página 117)

Hechos esenciales
(página 125)

Resultados financieros



La controladora al 31 de diciembre de 2021 registró una pérdida de MUS\$4.647.491, lo que representa una variación negativa de MUS\$101.604 comparado con la pérdida de MUS\$4.545.887 del mismo período del año anterior. El margen neto del ejercicio alcanzó un -90,9% en 2021 y -104,9% durante 2020.

El resultado operacional de los doce meses de 2021 asciende a una pérdida de MUS\$1.119.277, que comparado con la pérdida de MUS\$1.665.288 al 31 de diciembre de 2020 registra una variación equivalente a un -32,8%, mientras que el margen operacional alcanza -21,9%, 16,5 puntos porcentuales mayor al margen de -38,4% al 31 de diciembre de 2020.

Los Ingresos operacionales del ejercicio aumentaron un 17,9% con respecto al mismo período de 2020, alcanzando MUS\$5.111.346. Este aumento se debe en gran medida a 23,2% en los Ingresos de pasajeros y 27,4% en los Ingresos de carga, mientras que los Otros ingresos disminuyeron un 44,7%. El impacto de la depreciación del real brasileño representa menores ingresos ordinarios por aproximadamente US\$40 millones.

Durante junio de 2020 fue anunciado el cese por tiempo indeterminado de las operaciones de LATAM Airlines Argentina S.A., debido a las condiciones

de la industria local agravadas por la pandemia de COVID-19, dejando de operar 12 destinos domésticos. LATAM Airlines Argentina S.A. al cierre del ejercicio de 2020 presentó en su estado de resultado individual Ingresos operacionales por US\$50 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$3.342.381, que comparado con MUS\$2.713.774 de los doce meses de 2020 representa un incremento de 23,2%. Esta variación se debe al aumento de un 18,0% en la demanda medida en RPK (ingresos por pasajero-kilómetro) y un 4,3% en los *yields* respecto del año anterior, mientras que el factor de ocupación presenta variación negativa de 2,1 puntos porcentuales respecto del ejercicio de 2020, por otro lado, el RASK (ingresos por ASK – asientos disponibles por kilómetro) presenta un aumento de 1,4%, este aumento se explica por la recuperación de la demanda producto de la liberación de cuarentenas y restricciones de viajes desde el segundo semestre del año actual.

Al 31 de diciembre de 2021, los ingresos de carga alcanzaron MUS\$1.541.634, lo que representa un aumento de 27,4% respecto de 2020, a pesar de la caída de 1,4% en el tráfico medido en RTK, los *yields* aumentaron 29,2% impulsado

principalmente por fuerte escenario de importación y exportación.

El ítem Otros ingresos presenta una disminución de MUS\$183.671 debido, principalmente, a una caída en los Servicios de *tours* y subarriendo de avión por MUS\$55.990, además de la indemnización recibida por la cancelación de la compra de cuatro aeronaves A350 a Delta Air Lines Inc. por MUS\$62.000 y MUS\$9.240 correspondientes a la devolución anticipada de aviones arrendados a Qatar Airways, ambos durante el segundo trimestre de 2020 sumado a la variación negativa de los ingresos recibidos por concepto de indemnización de Delta Air Lines Inc. asociados a la implementación del JBA (*joint business agreement*) firmado en 2019 por MUS\$14.279.

Al 31 de diciembre de 2021, los Costos operacionales ascienden a MUS\$6.230.623, que, comparados con el mismo período de 2020, representan mayores costos por MUS\$230.666, equivalentes a un aumento de 3,8%, mientras que el costo unitario por ASK disminuyó en 14,5%. Adicionalmente, el impacto de la depreciación del real brasileño en este rubro representa menores costos por aproximadamente US\$38 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

a) Las Remuneraciones y beneficios aumentaron MUS\$79.839 debido, a mayores gastos reconocidos por bonos de desempeño los cuales fueron suspendidos durante el ejercicio de 2020, compensado en parte por una caída del 18% en la dotación promedio respecto al año anterior.

b) El Combustible aumentó 42,3% equivalente a MUS\$442.433. Este incremento corresponde principalmente a un 25,4% de mayores precios promedio sin cobertura y un 15,5% de crecimiento en el consumo medido en galones. LATAM reconoció durante 2021 una utilidad de MUS\$10.100 por cobertura de combustible, comparado con la pérdida de MUS\$14.316 de los doce meses de 2020.

c) Las Comisiones muestran una disminución de MUS\$2.701, producto del incremento durante 2021 de la venta directa en agencias propias y medios digitales.

d) La Depreciación y Amortización disminuyó en MUS\$223.992, variación que se explica, principalmente, por una menor flota promedio durante 2021 y los castigos realizados el ejercicio anterior por el término acelerado de proyectos informáticos producto de la implementación de la plataforma digital LATAM XP.

e) Los Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje aumentaron MUS\$35.183, principalmente, en los costos de servicios *handling* impactados por la recuperación de la operación durante el segundo semestre de 2021 y compensado por menores costos de tasas aeroportuarias.

f) El Servicio a Pasajeros disminuyó en MUS\$20.325, lo que representa una variación de 20,8% explicado, principalmente, por las restricciones a los servicios de catering a bordo impuestas producto de la pandemia de COVID-19 y menores costos de atención de pasajeros por contingencias.

g) El Arriendo de Aviones presenta costos por MUS\$120.630. Desde el segundo trimestre de 2021 se registraron arrendamientos operacionales de aeronaves bajo modalidad variable, como consecuencia de los distintos acuerdos alcanzados por el grupo.

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 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 y el interés del pasivo por arrendamiento.

h) El Mantenimiento presenta mayores costos por MUS\$61.356, equivalentes a un 13,0%, principalmente, por una mayor operación desde la segunda mitad del año actual.

i) Los Otros Costos Operacionales presentan una disminución de MUS\$261.757, principalmente, por efecto de ajustes en las estimaciones de incobrabilidad y procesos tributario, laborales y civiles.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$21.107, que comparados a los MUS\$50.397 de 2020, representan



menores ingresos por MUS\$29.290, A pesar de los mayores niveles de caja durante el semestre comparado con el mismo período de 2020, esta reducción se debe a las limitaciones del Capítulo 11 sobre la gestión de efectivo del grupo, requiriendo mantener un 70% del efectivo en bancos autorizados.

Los Costos financieros aumentaron 37,2% totalizando MUS\$805.544 al 31 de diciembre de 2021. El giro del financiamiento DIP (*debtor in possession*) durante el cuarto trimestre de 2020, además de los tres giros ocurridos en junio, noviembre y diciembre de 2021, aumentaron la deuda en US\$1.950 millones, con una mayor tasa de interés, llevando a un aumento de los intereses devengados por aproximadamente US\$330 millones.

Los Otros ingresos/costos al 31 de diciembre de 2021 registran una variación positiva de MUS\$723.360. La contingencia generada por la pandemia de COVID-19 afectó las operaciones del grupo, identificándose indicios de deterioro que requirieron la realización de pruebas de deterioro resultando en el castigo del total de la plusvalía correspondiente a US\$1.729 millones, US\$37 millones producto del castigo de slots aeroportuarios y US\$81 millones correspondientes a contratos de coberturas de combustible, todos ellos generaron una pérdida durante el primer trimestre de 2020, compensado en parte por mayores costos de reorganización durante 2021 equivalente a US\$1.342 millones.

Los principales rubros del Estado de Situación financiera consolidado de TAM S.A. y Filiales, que produjeron una

pérdida por MUS\$3.973 por diferencia de cambio al 31 de diciembre de 2021, son los siguientes: Otros pasivos financieros, pérdida por MUS\$5.779 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\$17.970 y cuentas por cobrar y pagar neto a terceros pérdida por MUS\$27.187. Los otros rubros de activos y pasivos netos generaron una utilidad por MUS\$11.023.

Valor económico directo generado y distribuido (US\$ mil) – 2021 ²⁰¹⁻¹	
Ingresos	5.111.346
Bienes adquiridos de terceros	(4.023.307)
Valor económico bruto	1.088.039
Retenciones	(1.165.394)
Valor económico neto	(77.355)
Valor económico recibido en transferencia	21.107
Valor económico generado	(56.248)
Valor económico distribuido	(4.591.243)
Distribución del valor económico	
Salarios y beneficios	(1.041.899)
Impuestos y contribuciones	(568.935)
Proveedores de capital	(2.986.037)
Intereses sobre capital propio y dividendos	0
Interés minoritario	5.651
Inversiones sociales	(23)
Valor económico retenido	(4.647.491)



Snapshot

Indicadores financieros (US\$ mil) ¹⁰²⁻⁷	2019	2020	2021
Ingresos operacionales	10.430.927	4.334.668	5.111.346
Gastos operacionales	(9.689.325)	(5.999.957)	(6.230.623)
Resultado operacional	741.602	-1.665.289	(1.119.277)
Margen operacional	7,1%	-38,4%	-21,9%
Utilidad neta	190.430	-4.545.887	-4.647.142
Margen neto	1,8%	-104,9%	-90,9%
EBITDA	2.211.578	-275.903	46.117
Margen de EBITDA	21,2%	-6,4%	0,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo ¹ /ingresos 12 meses anteriores	19,7%	39,0%	20,5%
Apalancamiento ²	4,0x	NS	NS

NS: no significativo.

¹ Incluye la línea de crédito rotativa.

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

Más información:

Factores de riesgo (página 143)

Reorganización financiera de LATAM

CONTEXTO Y PRINCIPALES ETAPAS

2020

 **Medidas de adecuación de la capacidad a la demanda**

 **Reducción de la estructura de costos**

Pandemia, escenario desafiador

Cierre de fronteras

Rápida caída del tráfico aéreo mundial

Desaceleración económica

26 DE MAYO

LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Estados Unidos se acogen al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos, y el 9 de julio LATAM Airlines Brasil y sus filiales se suman al proceso

Capítulo 11

Apartado de la ley estadounidense que permite que una compañía que enfrenta dificultades financieras continúe operando y se organice sin presión inmediata de los acreedores mientras negocia un plan de pago de las deudas

19 DE SEPTIEMBRE

El Tribunal de Quiebras de Estados Unidos aprueba el financiamiento DIP (debtor-in-possession), con dos tramos: A (US\$1.300 millones) y C (US\$1.150 millones)

Financiamiento DIP

Mecanismo de financiamiento – captación de fondos externos a la compañía – que otorga a sus acreedores prioridad sobre otras obligaciones no garantizadas de la compañía

8 DE OCTUBRE

LATAM anuncia el primer giro del financiamiento DIP por un total de US\$1.150 millones, correspondiente a la mitad de los fondos disponibles a esa fecha

6 DE NOVIEMBRE

El Fondo Toesca Deuda Privada DIP LATAM, que incluye ciertos accionistas minoritarios, compromete US\$150 millones al financiamiento DIP

2021

 **Etapas intermediarias de definición del Plan de Reorganización**

9 DE SEPTIEMBRE

LATAM publica su plan de negocios (business plan) a 5 años, que incluye las principales cifras operacionales y financieras hasta el 2026 y constituye un elemento relevante para el Plan de Reorganización y la definición del camino hacia el futuro

18 DE OCTUBRE

La Corte estadounidense aprueba el tramo B del financiamiento DIP por US\$750 millones y en mejores condiciones de mercado en comparación a los tramos anteriores ampliando la liquidez del grupo

26 DE NOVIEMBRE

LATAM presenta su Plan de Reorganización a la Corte en Estados Unidos dentro del plazo legal de derecho exclusivo

Características del plan:

- Proporciona una plataforma para la salida del Capítulo 11 a través de un amplio acuerdo con los acreedores y los principales accionistas
- Propone la inyección de hasta aproximadamente US\$8.190 millones en nuevos fondos, a través de una combinación de aumento de capital, bonos convertibles y deuda, cumpliendo así con las legislaciones estadounidense y chilena

2022

12 DE ENERO

LATAM anuncia la suscripción de Acuerdos de Soporte para el Plan de Reorganización con sus acreedores y principales accionistas

14 DE MARZO

LATAM presenta una versión revisada de su propuesta de financiamiento DIP Refundada y Modificada, la cual extiende la fecha de vencimiento estipulada de los tres tramos del DIP existente hasta el 8 de agosto de 2022, con la posibilidad de extensión. Esta propuesta fue posteriormente aprobada por el tribunal el 15 de marzo de 2022

15 DE MARZO

La Corte en Estados Unidos aprueba el backstop agreement de LATAM con un grupo de acreedores y accionistas en apoyo al plan de reorganización y financiamiento propuesto por LATAM

21 DE MARZO

La Corte aprueba la Declaración de Divulgación (Disclosure Statement), autorizando a que el grupo busque la aprobación del Plan de Reorganización por parte de los acreedores

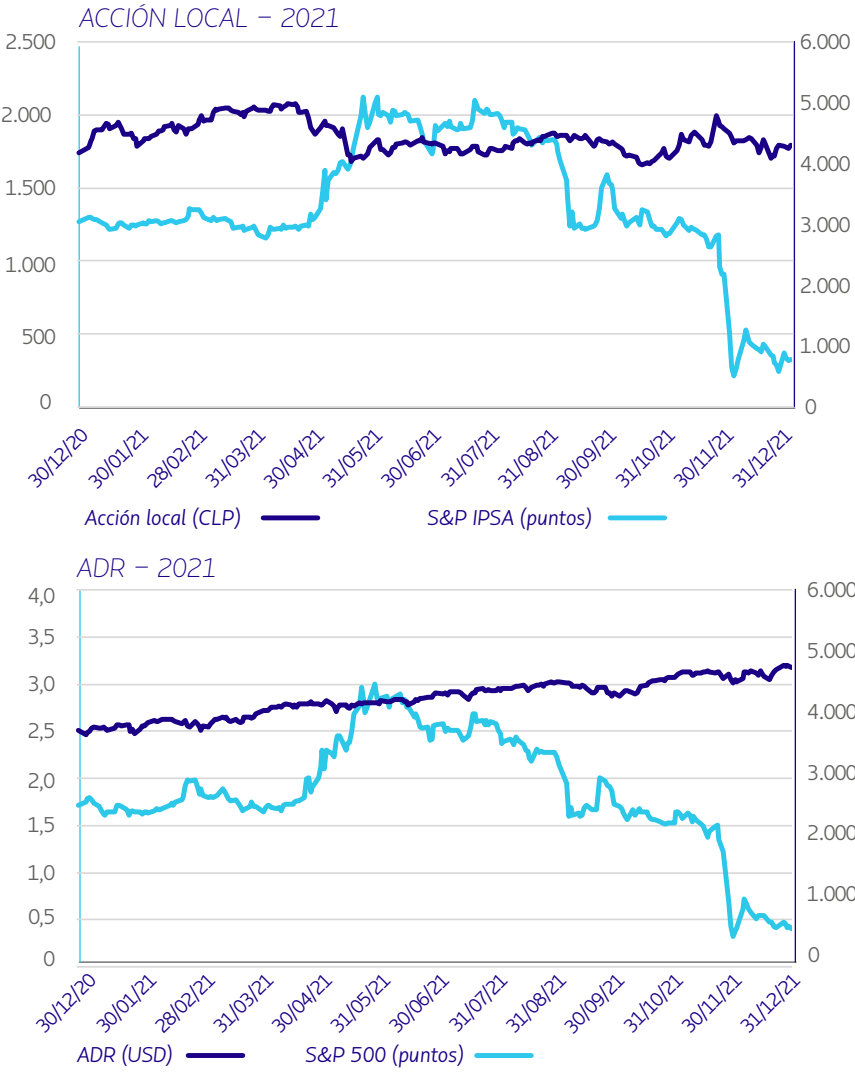
Información bursátil



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

Debido a la presentación del Capítulo 11, el programa ADR (American Depositary Receipt) ya no se cotiza en la Bolsa de Valores de Nueva York (NYSE). Desde entonces, los ADR de LATAM se negocian en Estados Unidos de

Norteamérica en el mercado OTC (over-the-counter). La serie de precios del ADR (y el rendimiento anual) considera los precios del ADR en el NYSE y luego en el mercado OTC tras haber sido deslistado el día 10 de junio de 2020.



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

Volúmenes transados por trimestre – acción local (Bolsa de Santiago)			
2021	N° de acciones transadas	Precio promedio (CLP)	Valor total (millones CLP)
Primer trimestre	7.867.477	1.267	9.967
Segundo trimestre	4.325.175	1.630	7.050
Tercer trimestre	4.458.633	1.755	7.824
Cuarto trimestre	14.297.175	894	12.789

Volúmenes transados por trimestre – ADR			
2021	N° de acciones transadas	Precio promedio (USD)	Valor total (millones CLP)
Primer trimestre	22.999.400	1,74	40,1
Segundo trimestre	53.479.200	2,32	123,9
Tercer trimestre	26.231.700	2,24	58,8
Cuarto trimestre	69.533.200	1,17	81,0

Plan de inversión



Los gastos de capital están relacionados con la adquisición de aeronaves, equipo relacionado con aeronaves, equipo de tecnología de la información, infraestructura de apoyo y la financiación de depósitos previos a la entrega. Los gastos de capital de LATAM sumaron US\$587,2 millones en 2021, US\$324,3 millones en 2020 y US\$1.276,6 millones en 2019 y las compras de activos intangibles totalizaron US\$88,5 millones en 2021, US\$75,4 millones en 2020 y US\$140,2 millones en 2019.

En el siguiente gráfico se indican los gastos de capital estimados del grupo para el año calendario 2022, que están sujetos a cambios y pueden diferir de los gastos de capital reales. actual capital expenditures.

Gastos de capital estimados por año, al 31 de diciembre de 2022 (MM US\$)	
Compromisos de flota ¹	534
Pagos de pre-entrega (PDP) ²	(27)
Otros gastos ³	1.067

- 1** El importe de los compromisos de flota presentados incluye todas las entregas comprometidas con estimaciones relativas a (i) los cambios en las fechas de entrega programadas; (ii) la conversión de determinados tipos de aeronaves y (iii) aeronaves de las que no esperamos recibir la entrega, independientemente de la financiación que la aeronave tendrá a su llegada, lo que representa la suma de los gastos de capital de las aeronaves y la futura venta y arrendamiento financiero.
- 2** Representa los pagos de pre-entrega efectuados por LATAM o las entradas recibidas por LATAM después de la entrega de la aeronave.
- 3** Otros gastos incluyen estimaciones de gastos de capital en motores y piezas de repuesto, mantenimiento de flota en equilibrio, proyectos y otros, además de compras de activos intangibles.

Seguridad

En este capítulo
52 Prioridad número 1

Prioridad número 1



La seguridad de pasajeros, empleados y comunidades es un valor fundamental para LATAM. Su gestión se rige por la Política de Seguridad, Calidad, Salud y Medioambiente que establece los lineamientos aplicables a todo el grupo; y obedece a los parámetros establecidos por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

El perfeccionamiento continuo de los procedimientos, el monitoreo constante del desempeño y el compromiso de los equipos consolidan la cultura de seguridad.

Los indicadores de seguridad en los vuelos, en las actividades de mantenimiento y de carga, en las operaciones terrestres y aquellos relativos a la infraestructura aeroportuaria, son monitoreados por la vicepresidencia de Seguridad, reportados mensualmente al CEO y forman parte de la agenda del Directorio.

La presencia constante de este valor en sus campañas internas concientiza a los equipos sobre la importancia del comportamiento seguro y una plataforma en línea recibe notificaciones de incidentes y desvíos. La información es utilizada para la construcción de un mapa de riesgos y para los planes de mejora. En el 2021 la plataforma recibió en promedio 6,17 reportes cada 100 vuelos.

6,17
reportes para cada 100 vuelos
en la plataforma de notificaciones
de incidentes y desvíos.

Sistema de Gestión de Seguridad

Varias son las acciones que componen el Sistema de Gestión de Seguridad, cuya interacción permite realizar seguimiento a su desempeño en todas las áreas, identificar situaciones de riesgo de manera anticipada y tomar decisiones para mitigarlas de forma coordinada y rápida, permitiendo así, obtener resultados concretos.

La información que alimenta el sistema se adquiere principalmente de informes de seguridad entregados por los empleados, sistemas automatizados de recolección de datos y auditorías. En este sentido, las auditorías se dividen en tres grupos: auditorías internas periódicas, que evalúan la madurez de los procesos operacionales implementados; auditorías internas basadas en las directrices de la IOSA (Auditoría de Seguridad Operativa de IATA), cuyo objetivo es garantizar que todas las filiales cumplan con los parámetros de la certificación; y

auditorías IOSA de recertificación, que pueden realizarse cada dos años, de ser presenciales, o anualmente, si se realizan de forma remota. Todas las filiales de LATAM están certificadas desde el año 2007.

La matriz de factores de riesgos y grado de criticidad es actualizada sistemáticamente, considerando un análisis de los datos internos del grupo, así como también el análisis histórico del comportamiento mundial de la industria aérea.

Data de vuelo

Un sistema informático captura el 96,5% de la información de cada vuelo, procesa los datos automáticamente para identificar desvíos en los procedimientos operacionales y orientar de manera preventiva acciones de mantenimiento. LATAM analiza detalladamente las causas de los desvíos y adopta medidas correctivas.

El tiempo en recibir y procesar la data de vuelo ha sido reducido en forma considerable con la mejora en los procesos y el monitoreo constante de la flota. Así lo demuestra la comparación de datos: en el 2019 se inicia esta medición, con un 75% de la data de vuelo procesada dentro de los tres primeros días, y en el 2021, se logró en igual periodo de tiempo, procesar el 93,1% de la información. Para los aviones equipados con 3G, la descarga y procesamiento de la data es inmediato al término del vuelo.

La cobertura del sistema ha ido en aumento desde su puesta en marcha en el 2016, capturando una mayor cantidad de parámetros y con mejor precisión. Pasó de cubrir 1.280 medidas por segundo a un total de 4.000 en el 2021.

Los datos alimentan el panel de monitoreo de Seguridad Operacional, donde es posible ver la ejecución de manera diferenciada: por ruta, por aeropuerto, por flota, por tipo de desvío, etc. Los reportes son enviados semanalmente a los responsables de cada flota.

También existe información segmentada por piloto, cuyos datos están disponibles en la aplicación Pilot LATAM. A través de ésta, el piloto puede ver los detalles de su desempeño, tener acceso a los incidentes identificados durante los vuelos, desvíos con respecto a la planificación y compararlo con el promedio de la flota a la que pertenece. Los datos por piloto son tratados con absoluta confidencialidad.

Safety II

En 2021 avanzó la implementación del concepto Safety II o *Data Learning for Safety* (DLS). LATAM ha sido pionera en el sector en el uso de datos rutinarios de la operación en el desarrollo, análisis y planes de acción para mejorar la seguridad operacional. El grupo ha madurado su capacidad de recolección y análisis de datos entre distintas áreas y factores que interactúan en la operación, tales como: itinerario, mantenimiento, meteorología, entrenamiento, planificación, fatiga, entre otros, sumando permanentemente nuevas

fuentes de datos que puedan afectar el desempeño operacional.

A fines de 2021 entró en operación el primer módulo del proyecto, que consiste en un panel de información enfocado en las aproximaciones. Con este instrumento, LATAM accede y correlaciona las distintas bases de datos, lo que le permite analizar las variables con potencial de afectar el desempeño operacional.

Gracias a este enfoque en los datos, el grupo ha logrado extraer información valiosa de sus operaciones, considerando más de seis fuentes

de datos, que hoy se correlacionan para un análisis que nunca se había logrado antes, con más de 65 terabytes de información por año de datos generados en los vuelos. Además, la velocidad de procesamiento y análisis de datos ha mejorado extraordinariamente, disminuyendo periodos que tardaban semanas o incluso meses a solo minutos. Para el año 2022, LATAM buscará robustecer aún más el proceso de captura e ingesta de diferentes bases de datos, así como también, fortalecer el desarrollo de sus herramientas para mejorar su capacidad de análisis dentro del gran volumen de información.



Mantenimiento de aeronave en hangar de LATAM.

MEDIDAS SANITARIAS COVID-19

- Uso obligatorio de mascarillas para pasajeros y tripulación en todos los vuelos
- Alcohol gel disponible en todos los vuelos
- Medidas de distanciamiento en embarques y desembarques
- Control de temperatura
- Suspensión temporal de servicio a bordo en vuelos domésticos y de corta duración
- Menor interacción entre tripulación y pasajeros en viajes de larga duración
- Segmentación de transporte de empleados hacia aeropuertos



Seguridad aeroportuaria

LATAM sigue estándares nacionales e internacionales e invierte en la mejora continua de sus procesos para que los pasajeros y la carga transportados lleguen seguros a sus destinos.

Los focos de trabajo durante el año 2021 se centraron en tres ejes:

- **Adaptación a la pandemia:** atención a las restricciones de los gobiernos que impactaron el cierre de las fronteras e implementación de nuevos protocolos enfocados a pasajeros inadmisibles (producto del incumplimiento de los requisitos sanitarios) y pasajeros disruptivos (aquellos que no cumplen con las indicaciones exigidas);
- **Tecnología:** actualización y fortalecimiento de los sistemas de monitoreo remoto, que complementan las medidas de seguridad física, para brindar apoyo a la operación según las normativas vigentes; y
- **Perfilamiento:** se trata de pruebas piloto que permiten realizar un perfil de los pasajeros, en determinados puntos de origen, de manera de evitar pasajeros inadmisibles en destinos recurrentes.

Pasajeros disruptivos

Hacia 2018 y 2019, la tasa de pasajeros disruptivos era de 0,4 cada 100.000 pasajeros en la industria. En 2021 ese número se elevó a 0,8%, de los cuales un 26% se agrupa en pasajeros que no respeta las normas relacionadas a las restricciones implementadas a raíz de la pandemia por COVID-19, seguido por un 18% de personas que causan problemas por exceso de alcohol.

A lo largo del año, LATAM llevó a cabo charlas de apoyo a la operación de cabina a través de las cuales entregó herramientas para manejar casos de pasajeros disruptivos desde una mirada psicológica, junto con reforzar los procedimientos para las áreas operacionales, a través de reuniones y comunicados.

Plan de Respuesta a Emergencias

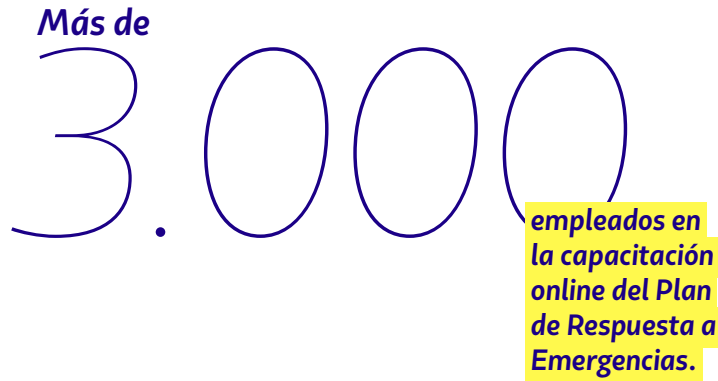
Este plan determina qué recursos y personas deben activarse en caso de una emergencia aérea, considerada como un accidente con fallecidos. Su objetivo es apoyar a las personas afectadas y a sus familiares, cumplir un rol facilitador con las autoridades aeronáuticas en las investigaciones, mantener la comunicación con los distintos grupos de interés y garantizar la continuidad de la operación.

Se activan Comités de Emergencias, mesas de trabajo de equipos en tierra y voluntarios para apoyar a las personas afectadas y a sus familiares. Existen comités locales en ocho filiales del grupo: Chile, Brasil, Perú, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Paraguay y España.

La realización de simulacros de emergencia y capacitaciones se efectúa anualmente en todas las filiales en el marco de las Semanas de la Seguridad.

Dado el escenario de trabajo remoto, las actividades de capacitación y ejercicios también fueron adecuadas a este formato. Adicionalmente, se opera con la plataforma online para capacitación de los voluntarios de asistencia humanitaria.

Durante 2021 la capacitación online de los voluntarios ha llegado a más de 3.000 empleados y los ejercicios reunieron a más de 270 ejecutivos.



Snapshot

	2019	2020	2021
Respuesta a emergencias			
Integrantes del equipo de emergencia	3.787	2.814	2.240
Personas capacitadas	1.563	746	3.400

Compromiso con el futuro

En este capítulo

- 57 Foco estratégico
- 58 Programa Avión Solidario
- 60 Cambio climático y protección de ecosistemas
- 66 Economía circular
- 70 Gestión ambiental y ecoeficiencia

Foco estratégico



ATAM busca ser un activo que promueve el desarrollo social, ambiental y económico de la región. Para lograrlo, mantiene la conexión con las demandas y los deseos de las personas, y trabaja de manera colaborativa en la búsqueda de soluciones colectivas.

Esta es la base de su nueva estrategia de sostenibilidad, que reúne compromisos y sirve de brújula para los avances del grupo por los próximos 30 años. La estrategia, lanzada en 2021, representa la evolución del trabajo que LATAM ha desarrollado desde hace años para responder a las necesidades climáticas, sociales y de salud de la región.

La estrategia es fruto de un amplio proceso de reflexión y replanteamiento llevado a cabo a lo largo de 2020 y que involucró a los principales grupos de interés estratégicos de LATAM. En más de 30 encuentros realizados en Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y Chile, LATAM dialogó con clientes, colaboradores, estudiantes, académicos, investigadores, expertos, representantes de organizaciones no gubernamentales y entidades de distintos sectores productivos para conocer sus expectativas, prioridades y visión del futuro. El intercambio de ideas permitió que LATAM definiera cómo contribuir activamente para la construcción de una sociedad más justa para hoy y para las futuras generaciones.

La nueva estrategia fortalece el rol del grupo como un activo para los países donde opera. En las próximas páginas se detallan las principales iniciativas realizadas en 2021, desde las unidades de negocios de pasajeros y carga, para alcanzar los compromisos establecidos.

COMPROMISOS Y METAS

- Ser **carbono neutro** en la operación terrestre y aérea al 2050
- **Compensar** el 50% de las emisiones áreas domésticas al 2030
- Ser un grupo **cero residuos a vertedero** al 2027
- **Eliminar los plásticos de un solo uso** en toda la operación al 2023
- **Potenciar el programa Avión Solidario**, el cual aporta con su expertise y conectividad en beneficio de la sociedad en Sudamérica

Esfuerzo de todos

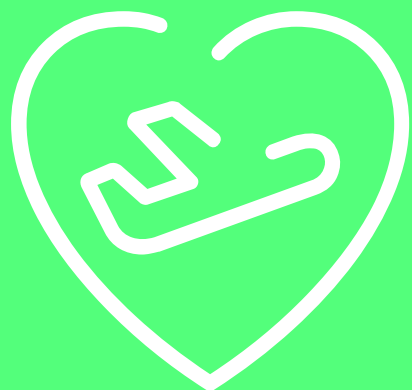
Para movilizar estos compromisos en la organización, LATAM implementó el programa de Embajadores de Sostenibilidad, conformado por colaboradores que impulsan y difunden nuevas iniciativas de sostenibilidad, generan conciencia y promueven una cultura y un estilo de vida sostenible.

Los 350 embajadores que se encuentran en 15 países tienen la oportunidad de participar en talleres de formación, espacios de intercambio de conocimientos y retos asociados al cumplimiento de programas de sostenibilidad. Además, LATAM cuenta con un plan de reconocimiento por cursos de formación y participación en actividades de alto valor asociadas con la estrategia.

Más información:

Visión de
sostenibilidad
(página 14)

Programa Avión Solidario



A través del programa Avión Solidario, creado en 2011, LATAM Airlines Group S.A. pone a disposición de la sociedad su estructura, conectividad y capacidad de transporte de pasajeros y 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 ayuda ante desastres naturales. Es potenciado a través de convenios y alianzas con distintas organizaciones, fundaciones y entidades gubernamentales. Durante el 2021, con el objetivo de generar una estructura de apoyo más sólida, enfocada en cambios profundos y de largo plazo, se generaron nuevas alianzas estratégicas.

En el caso de Brasil, además de las nuevas alianzas establecidas en 2021 dentro del programa Avión Solidario, LATAM brinda soporte a la labor de otras Organizaciones No Gubernamentales: Amigos do Bem, Ampara Animal, Alto Arapiuns, Associação Caatinga, Embaixadores da Educação, FAS, Gastromotiva, Gerando Falcões, Instituto Mara Gabrilli, Instituto Tênis, Junior Achievement, Make a Wish, Marcos Rossi, Rodrigo Mendes e SOS Bosque Atlántico.

Además, desde el 2018, a través de un convenio con la Casa Civil de Brasil, LATAM otorga boletos de cortesía para el transporte de refugiados venezolanos dentro del país. También, desde el año 2000, brinda soporte con el transporte de órganos para trasplantes; en el 2013 se firmó un convenio con el Ministerio de Salud para el traslado gratuito de órganos, tejidos y médula ósea en territorio nacional.

Red de convenios y alianzas

	Salud	Medioambiente	Catástrofe
Chile	Corporación de Ayuda al Niño Quemado (COANIQUEM) Fundación América Solidaria Fundación DKMS Fundación Fútbol Más Ministerio de Salud Teletón	Ministerio de Medioambiente Municipalidad de Isla de Pascua	Bomberos de Chile TECHO
Colombia	América Solidaria Centro Regular de Trasplantes (CRT) del Instituto Nacional de Salud Fundación Cardio Infantil Operación Sonrisa	Panthera Colombia Schooner Bight Ethnic Association	Asociación de Bancos de Alimentos de Colombia
Perú	Alianza al Apoyo al Instituto Nacional de Enfermedades Neoplásicas (Alinen) Asociación de Ayuda al Niño Quemado (Aniquem) Banco de Alimentos Operación Sonrisa Organización Nacional de Trasplante de Órganos	Turismo Cuida Apeco	Hombro a hombro
Brasil	Asociación Brasileña de Defensa de la Mujer, el Niño y la Juventud (ASBRAD) Instituto de Apoyo al Quemado (AIQ)	Instituto Brasileño de Medioambiente y Recursos Naturales Renovables (IBAMA)	Defesa Civil Nacional
Ecuador	Cruz Roja Instituto Nacional de Donación de Órganos y Trasplantes Operación Sonrisa Sociedad de Lucha Contra el Cáncer (Solca)-Hope	Silversea	Cruz Roja

**VALOR COMPARTIDO:
TRES FRENTE DE ACCIÓN**

Salud

A fines de 2020, el grupo LATAM se puso a disposición de los gobiernos de los países donde cuenta con operación doméstica, para realizar la distribución gratuita de vacunas contra el COVID-19 a nivel nacional. La experiencia del grupo en el negocio de transporte de productos farmacéuticos a través de sus filiales de carga, y las certificaciones correspondientes en el área, fueron clave para que los gobiernos regionales confiaran los esfuerzos del transporte de vacunas a LATAM.

En 2021, se transportaron casi 208 millones de vacunas en Brasil, Chile, Ecuador y Perú. LATAM Airlines Brasil transportó gratuitamente casi 180 millones de vacunas, lo que representa un 61% del total de dosis transportadas por vía aérea en el país; en Perú fueron más de 26 millones de dosis, lo que representa 9 de cada 10 vacunas distribuidas internamente en el país.

Más allá de su contribución para combatir la pandemia, la labor de Avión Solidario en materia de salud tuvo otros hitos destacables. A continuación se presentan ejemplos.

- En Chile y Brasil, las filiales transportaron 911 órganos y tejidos y se realizaron 65 traslados de células madre.
- Unidad Oncológica Galápagos: LATAM Airlines Ecuador colaboró en el traslado de carga y personal médico de Solca para la inauguración de este hospital que ofrece atención de salud ginecológica enfocada en la prevención y detección de cánceres cérvico uterino y de mamas en Ecuador.
- Apoyo a la campaña “Rodamos por una Sonrisa”, en Colombia, que registró la travesía de seis ciclistas desde Bogotá hasta Riohacha (más de 1.000 kilómetros) con el fin de recolectar fondos para la organización médica Operación Sonrisa. LATAM Airlines Colombia es un aliado histórico de esa fundación que ofrece atención especializada a niños con fisura de labio palatino. Desde el inicio de esta alianza en 2009 en Perú y en 2012 en Colombia, LATAM transporta el equipo de médicos y voluntarios para las jornadas de valoración, operación y rehabilitación que han posibilitado la intervención quirúrgica en más de 6 mil niños en los dos países.

Medioambiente

En materia de medioambiente, LATAM transportó 195 toneladas de materiales reciclables desde territorios insulares, como una forma de colaborar con el desafío de la logística inversa y de la gestión adecuada de residuos. A la Isla de Pascua en Chile y San Andrés en Colombia, pioneras en el tema, se sumó en 2021 las Islas Galápagos, en Ecuador.

Además, LATAM ha establecido alianzas con organizaciones vinculadas al cuidado de especies en peligro de extinción y juntos lograron 192 traslados.

Catástrofes

El Avión Solidario se activó para apoyar a más de 165 municipios afectados por las inundaciones al sur de Bahía en Brasil y transportó alimentos básicos, agua potable y artículos de aseo y sanitarios para 3.800 personas y 2.000 animales, en conjunto con la Cruz Roja Brasileña y otras organizaciones de la sociedad civil.

El programa también apoyó la atención a los afectados del terremoto en Perú. Se trasladaron 2,3 toneladas de artículos de primera necesidad a Piura en una alianza con Hombro a Hombro, organización que coordina el esfuerzo empresarial privado para la prevención y atención de desastres naturales.



Snapshot

Avión solidario 203-1	2019	2020	2021
Salud			
Pasajes donados	4.149	1.374	3.210
Órganos, tejidos y células madre transportados	807	1.174	976
Insumos médicos (t) – COVID-19	NA	395	59
Dosis de vacunas – COVID-19 (millones)	NA	NA	207,7
Catástrofe			
Carga transportada como ayuda humanitaria (t)	87	525	2,7
Medioambiente			
Animales rescatados	93	143	192
Materiales reciclables transportados (t)	204		195

NA: no aplica.

Cambio climático y protección de ecosistemas



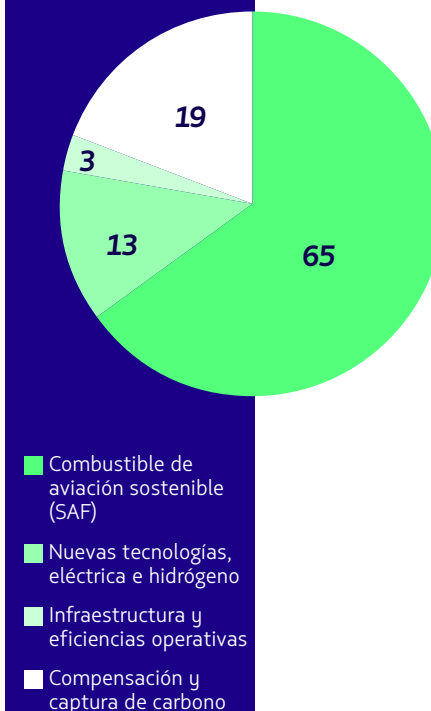
En gestión del cambio climático, LATAM se ha trazado metas retadoras, en el marco del lanzamiento de su estrategia de sostenibilidad en mayo del año 2021, anunció su compromiso de lograr un crecimiento carbono neutro tomando como base el año 2019, compensar el equivalente al 50% de sus emisiones domésticas al año 2030 y ser carbono neutro al año 2050.

Estos compromisos son el resultado de un proceso de evaluación transversal que busca responder al objetivo del Acuerdo de París de limitar el aumento de la temperatura a 1,5 grados centígrados.

Están alineados a la estrategia y al compromiso de la industria aérea frente al cambio climático.

Asimismo, como señal del compromiso hacia una LATAM carbono neutral en 2050, se integraron 70 aeronaves de la familia A320neo, las cuales incorporan las últimas tecnologías que brindan 20% más eficiencia en el consumo de combustible, lo cual se ve reflejado directamente en la reducción de emisiones de CO₂. Además, disminuye en 50% la generación de emisiones de óxido de nitrógeno y en el mismo porcentaje la huella acústica.

ESTRATEGIA DE LA INDUSTRIA PARA LOGRAR CERO EMISIONES NETAS DE CO₂ EN 2050 (%)



FRENTES DE ACCIÓN DE LATAM:

- **Compensación de emisiones:** inversión y apoyo a proyectos de conservación y reforestación en ecosistemas estratégicos de la región e iniciativas que involucran a los clientes en ese esfuerzo.
- **Eficiencia y reducción de emisiones:** identificar e implementar medidas para el ahorro y uso eficiente de combustible. Sumado al desarrollo de su agenda para viabilizar el uso de Combustible de Aviación Sostenible (SAF).

Acuerdos sectoriales

En octubre de 2021, Roberto Alvo, CEO de LATAM Airlines Group S.A., participó en la 77ª Asamblea General Anual de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés), en la cual se aprobó una resolución en la que la industria aérea se compromete a lograr cero emisiones netas de CO₂ en 2050 y que significa que se reducirán un total de 21,2 toneladas de carbono para ese año.

Para el cumplimiento de este compromiso, y alineados con el objetivo del Acuerdo de París, la industria trabaja en soluciones como los combustibles de aviación sostenibles, tecnología e innovación, operaciones e infraestructura más eficiente, además se apoyará en medidas como la captura y almacenamiento de carbono, y esquemas de compensación como CORSIA.

CORSIA es el Esquema de Compensación y Reducción de Carbono en la Aviación Internacional mediante el cual la industria de la aviación regula las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil internacional. CORSIA contribuirá a estabilizar las emisiones netas de la aviación internacional a los niveles de 2019 en el corto y mediano plazo.

COMPENSACIÓN DE EMISIONES

América Latina alberga seis de los 10 países con mayor biodiversidad del mundo, posee un tercio del agua dulce del planeta, más de la cuarta parte de sus bosques y tierras cultivables y el 40% de las especies de toda la Tierra¹. Más allá de comprar créditos de carbono para compensar sus 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 compensación, sino también participar activamente en

las estrategias de conservación de los proyectos que generen estos créditos.

Para asegurar que los proyectos cumplen con los más altos estándares y además de la captura de dióxido de carbono presenten co-beneficios sociales, ambientales y económicos para las comunidades, LATAM evalúa bajo una serie de criterios de sostenibilidad cada iniciativa antes de su selección, en esta evaluación se priorizan aquellos proyectos que contribuyan a la conservación y protección de biodiversidad.

En la materialización de esta estrategia, se destaca la alianza del grupo LATAM con CO2BIO, proyecto ubicado en la Orinoquía Colombiana que abarca más de 200 mil hectáreas y busca proteger la sabana inundable, uno de los ecosistemas más amenazados y poco representados del país. Este proyecto ha sido impulsado por la Fundación Cataruben, con el apoyo del Programa Riqueza Natural de la Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) y Panthera Colombia. A través de las acciones de conservación y rehabilitación, esta iniciativa capturará 1 millón de toneladas

de CO₂ durante el periodo 2021 – 2023, y tiene el potencial de capturar hasta 2,8 millones de toneladas adicionales para el año 2025. Estas proyecciones se actualizan de acuerdo a los avances en certificación de nuevas fases.

En el marco del trabajo conjunto en gestión del cambio climático, durante el año 2021, LATAM también desarrolló la primera fase de una colaboración con The Nature Conservancy (TNC) para planificar acciones de conservación y reforestación en ecosistemas icónicos de la región.

1 TNC en Latinoamérica - Informe Anual 2019. Disponible en: <https://www.nature.org/es-us/sobre-tnc/donde-trabajamos/tnc-en-latinoamerica/informe-anual-2019/>



Orinoquía Colombiana



¿Cómo LATAM compensa su huella de carbono?

Trabajando con proyectos colaborativos de conservación y compensación en ecosistemas estratégicos de Sudamérica.

En la región hay ecosistemas con alto valor ambiental, capacidad de absorber grandes cantidades de CO₂ y que constituyen el hábitat de diferentes especies. Estos están gravemente amenazados y con el trabajo colaborativo entre las comunidades, ONGS y la empresa privada se promueve su protección para evitar la liberación de CO₂ a la atmósfera.

EN 2021, EL TRABAJO EMPEZÓ POR LA ORINOQUÍA COLOMBIANA (CASANARE, VICHADA, ARAUCA Y META) EN UNA ALIANZA CON CO2BIO

1 millón de toneladas de carbono capturadas (alcance inicial – 2021-2023)

¿Cómo es el proceso?

1. Al quemar combustibles fósiles, se libera dióxido de carbono a la atmósfera, que contribuye al cambio climático. Actualmente, en la aviación no existen combustibles alternativos que puedan sustituir el Jet A1 masivamente.



2. La comunidad se organiza para proteger un ecosistema de la deforestación o reforestar las áreas degradadas.



3. Una firma auditora verifica las toneladas de CO₂ que se dejan de emitir o se capturan y el proyecto es certificado bajo un estándar de carbono, por cada tonelada de CO₂ gestionada por el proyecto, se emite un crédito/bono de carbono. El mecanismo fue propuesto por el Protocolo de Kioto como una forma global para combatir el cambio climático y tuvo su aplicación ampliada en el Acuerdo de París, que apoyó el funcionamiento de un mercado voluntario de carbono.



4. Las comunidades titulares de los proyectos reciben ingresos para actividades de conservación y reforestación con la venta de los créditos de carbono a compañías que buscan compensar sus emisiones y como en el caso de LATAM, también apoyar la conservación de ecosistemas de la región.



5. LATAM se une a iniciativas que cumplan con sus criterios de sostenibilidad y le permitan aportar con acciones que impulsen co-beneficios ambientales, sociales y económicos para las comunidades y contribuyan a visibilizar la importancia de los ecosistemas que protegen.



EXPERTISE DE CO2BIO EN LA REGIÓN (RESULTADOS 2012-2020)

- ✓ Manejo de recursos naturales en **209.500 ha**
- ✓ Conservación de **30.064 ha** de bosque nativo y **63.328 ha** de humedales.
- ✓ **1.440.180 tCO₂e** que se han evitado emitir a la atmósfera
- ✓ **141 propietarios** locales beneficiados con aporte económico por la conservación de bosques y humedales

¿POR QUÉ LAS SÁBANAS INUNDABLES?

-  Tienen alta capacidad de captura de carbono
-  Colaboran con el control de la erosión
-  Regulan el ciclo de nutrientes y son clave para mantener la productividad de la tierra

Orinoquía Colombiana

Vuela Neutral 201-2

Además de la alianza con importantes ONGs, asociaciones y autoridades, LATAM desarrolló el programa Vuela Neutral que da la posibilidad a sus clientes corporativos de elegir entre un portafolio de proyectos de alto valor ambiental para compensar las emisiones generadas en sus viajes aéreos. Como parte de la propuesta y compromiso con la conservación, el grupo LATAM iguala la cantidad de toneladas compensadas por sus clientes corporativos, a través del mecanismo 1+1.

En la primera etapa del programa Vuela Neutral, los pasajeros del segmento corporativo (LATAM Corporate), pueden conocer la huella de carbono de su itinerario y compensar a través de un portafolio de proyectos que buscan detener la deforestación en áreas estratégicas, conservar la biodiversidad y fortalecer capacidades en las comunidades.

LATAM cargo a su vez desarrolló su calculadora de emisiones de carbono y estableció la estructura que permitirá colaborar con clientes de carga en la compensación de sus embarques.



Proyectos seleccionados

En 2021 LATAM Airlines Colombia compensó 334.144 toneladas de dióxido de carbono con la compra de créditos de carbono en la iniciativa de conservación CO2Bio en la Orinoquía colombiana y los proyectos Carmén del Darién REDD+, Mutatá REDD+, Acapa BMF REDD+, Bajo Calima y Bahía Málaga, ubicados en los departamentos de Chocó, Antioquía, Nariño y Valle del Cauca.

Todos los proyectos seleccionados por LATAM para la compensación de emisiones aseguran co-beneficios ambientales, sociales y económicos para las comunidades, como el caso de Carmén del Darién REDD+, Mutatá REDD+ que buscan proteger los bosques de la bioregión Chocó-Darién, considerados de importancia nacional e internacional por la biodiversidad que comprenden y por sus servicios ecosistémicos.

REDUCCIÓN DE EMISIONES

Enfoque colaborativo

LATAM se unió como uno de los grupos de compañías aéreas pioneras del programa Vuelo Limpio en Chile, promovido por la Junta Aeronáutica Civil y la Agencia de Sostenibilidad Energética, busca bajo un enfoque colaborativo público-privado mejorar la gestión energética y ambiental de la industria aérea, identificando e implementando oportunidades para reducir el consumo de combustible, sumado a ello, impulsará la utilización de tecnologías más limpias como los combustibles de aviación sostenible.



LATAM Fuel Efficiency 201-2

LATAM ha desarrollado diversas acciones que buscan el uso responsable de combustible. Iniciativas enfocadas en la reducción de consumo y eficiencia operacional para optimizar su ahorro. Además de la modernización de la flota cuenta con un programa de uso eficiente de combustible, con más de 10 años de historia, llamado LATAM Fuel Efficiency.

De 2012 a 2021, el grupo aumentó en 5,3% la eficiencia en la utilización de combustible de aviación mediante el programa. En el 2020 los resultados fueron impactados por algunos procedimientos resultantes de la pandemia, como el mayor uso del motor auxiliar (APU) en tierra y uso del aire acondicionado durante todo el desembarque para renovar el aire de la cabina. En el 2021 el ahorro bruto totalizó 8.314.052 galones (1.090 TJ de energía), lo que equivale a US\$24,5 millones. El trabajo genera un impacto positivo sobre la reducción de la huella de carbono y también de los costos. 302-4

LATAM, en búsqueda de una tecnología y operación más eficiente, en el 2018

implementó un aplicativo para pilotos que permite un monitoreo continuo de su desempeño en vuelo de acuerdo a las iniciativas. A inicio del 2021 se evidenció que el impacto generado es equivalente a una reducción de consumo de aproximadamente un millón de galones por año.

Además, en el 2021, se propuso actualizar su flota de la familia A320 con la función de optimización de perfil de descenso (DPO) de Airbus, una mejora de ahorro de combustible para la base de datos de rendimiento del sistema de gestión de vuelo (FMS) a bordo de la aeronave.

El grupo siguió enfocado en mejorar los procesos de operación terrestre y aérea y en la optimización y rejuvenecimiento de la flota con la incorporación de nuevos Airbus A320neo. Dichas aeronaves utilizan motores más eficientes, con un consumo 15% menor, un costo operativo 8% más bajo, 50% menos de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y menor impacto acústico que la versión anterior, A320, según los datos del fabricante.

LATAM FUEL EFFICIENCY – RESULTADOS 2021

302-4, 305-5



Consumo evitado de

8.314.052

galones de combustible, que equivale a

79.553

toneladas de GEI



US\$24,5

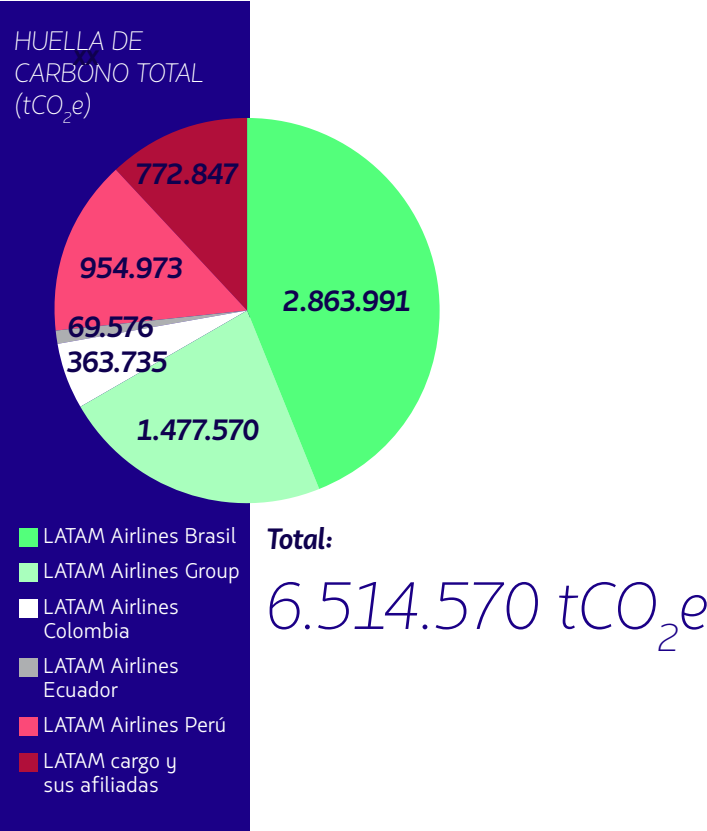
millones ahorrados

COMBUSTIBLE SOSTENIBLE

El uso de combustibles de avión sostenibles (SAF) y las nuevas e innovadoras tecnologías de propulsión son los principales pilares para lograr una industria aérea carbono neutro al 2050. En esta línea, la estrategia SAF de LATAM está enfocada en Brasil, Chile y Colombia, que cuentan con la mayor experiencia y potencial para el desarrollo de biocombustibles y combustibles sintéticos como el hidrógeno verde.

Huella de carbono

Anualmente, el grupo realiza su inventario de GEI (gases de efecto invernadero) según las directrices de la norma ISO 14.064. En 2021, la huella total de carbono fue de 6.514.570 toneladas de CO₂e, un crecimiento de 15% en comparación con 2020. La huella de carbono neta aumentó 11% y correspondió a 6.138.957 toneladas de CO₂e. Las diferencias con el año anterior se explican, principalmente, por la reanudación de las operaciones y el aumento de la cobertura de cálculo del alcance 3 en Brasil. ³⁰⁵⁻¹



Snapshot

Cambio climático	2019	2020	2021 ²
Emisiones totales (tCO ₂ e)	12.386.323	5.655.551	6.514.570
Emisiones netas (tCO ₂ e)	12.253.203	5.521.062	6.138.957
Intensidad de emisiones en la operación aérea (kg CO ₂ e/100 RTK) ³⁰⁵⁻⁴	82,1	81,0	85,8
Intensidad de emisiones netas en la operación total (kg CO ₂ e/100 RTK) ³⁰⁵⁻⁴	82,8	79,7	81,1
Uso racional de combustibles (reducción en relación con el promedio de la IATA) ¹	5,7%	7,2%	4,6%
Eficiencia en combustible LATAM (litros/100 RPK)	32,6	32,0	33,8
Operación de pasajeros	3,0	3,2	3,4
Operación de carga	21,7	20,7	20,1

1 Con base en el consumo promedio en 2020 según datos de la IATA que representa un 80% del tráfico aéreo mundial.

2 Debido a los efectos de la pandemia, en el año 2021 aumentó significativamente la operación doméstica en comparación con la internacional, por lo cual se presenta una mayor intensidad de emisiones. Con la estabilización en toda la operación este indicador disminuirá gradualmente.

Más información:

Gases de efecto invernadero (página 166)

Emisiones atmosféricas significativas (página 166)

Economía circular



ATAM se ha propuesto eliminar los plásticos de un solo uso antes del 2023 y ser un grupo cero residuos a vertedero al 2027. Para alcanzar esas metas y con el fin de impulsar la economía circular al interior de sus procesos, en el año 2021 desarrolló una detallada evaluación de su gestión de residuos, incluyendo el análisis desde la materialidad de los insumos que emplea en su operación.

En vez de un sistema lineal (extracción >> producción >> consumo) que termina con el descarte al final de la vida útil, el grupo está trabajando para asegurar que las materialidades que emplea en la operación sean sostenibles y lograr que luego de su uso en lugar de convertirse en un residuo, vuelvan a integrarse a otro ciclo productivo como materia prima para nuevos productos.

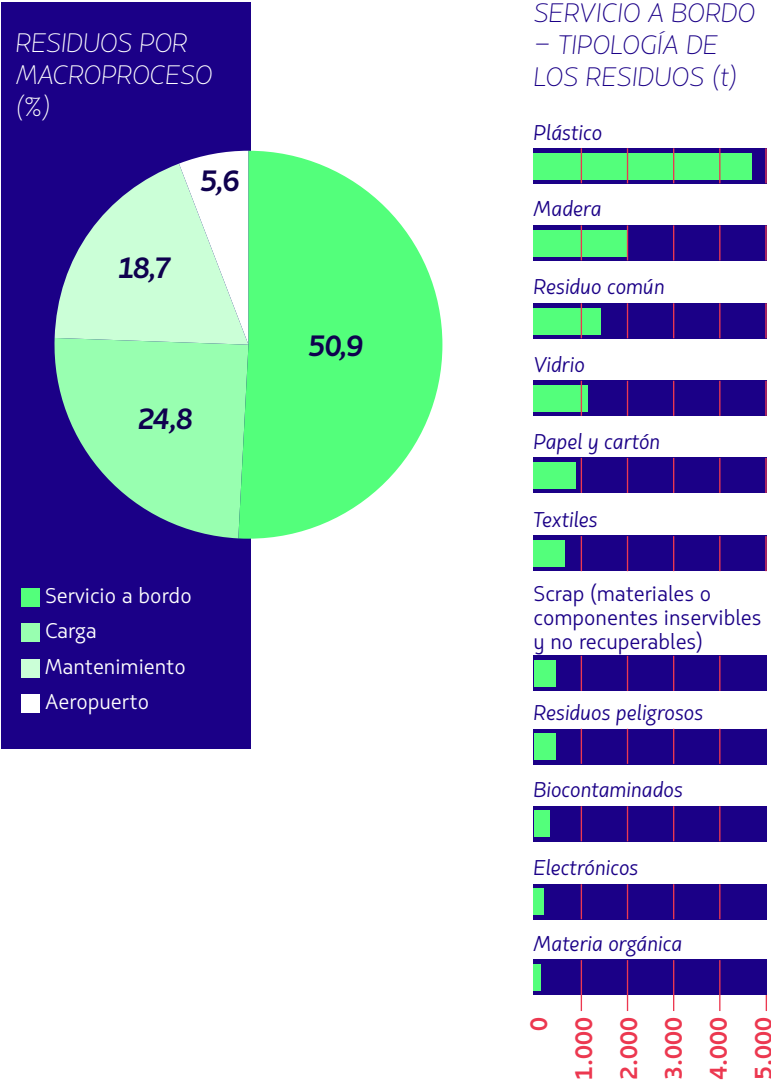
LATAM llevó a cabo una evaluación de su gestión de residuos que tenía como objetivo, entre otros, identificar las materialidades que generan impactos significativos al medioambiente con el fin de definir acciones enfocadas en su eliminación, como los plásticos de un solo uso que son ampliamente utilizados en la industria aérea. Este proceso de diagnóstico inició en el año 2021 y se enfocó en las áreas con mayor generación de residuos como Aeropuerto, Mantenimiento, Servicio a bordo y Carga. Los resultados de esta evaluación apoyarán la definición de estrategias que permitan alcanzar las metas que se ha trazado LATAM en economía circular.

Diagnóstico de residuos

En el año 2021 se desarrolló un diagnóstico sobre la generación de residuos de LATAM a partir de una evaluación de muestras representativas. Se tomaron los principales procesos generadores de residuos y las principales bases de la operación, y extrapolando a las condiciones de la operación pre-COVID (año base 2019) se identificó que LATAM generó cerca de 11 mil toneladas de residuos sólidos.

De acuerdo a los resultados del diagnóstico, la generación de plástico es uno de los elementos críticos en Servicio a Bordo, y dado que este macroproceso tiene el mayor peso sobre la matriz de residuos del grupo, en línea con las metas definidas por LATAM, se priorizará la eliminación de plástico de un solo uso para el año 2022, que nos permitirán llegar al año 2023 con su eliminación total.

La evaluación del ciclo de vida que partió en el 2021 será fundamental para alimentar la estrategia en economía circular del grupo, en el año 2022 LATAM continuará fortaleciendo este proceso con la implementación de un sistema de seguimiento y monitoreo de residuos.



GESTIÓN DE RESIDUOS

Repensar procesos

En el año 2021 LATAM definió una estructura enfocada en migrar al modelo de economía circular, en la cual además de avanzar con la evaluación de los procesos, considera una línea de acción para repensar y rediseñar procesos y productos que garanticen una experiencia más sostenible a los pasajeros. En ese desarrollo, uno de los resultados más significativos fue el rediseño de los *amenity kits* de LATAM y el cambio gradual de materialidades.

Los *amenity kits*, que inicialmente están disponibles en las rutas Santiago de Chile – Madrid y Sao Paulo – Miami, contienen artículos locales que generan menos impacto al planeta: cepillos de dientes hechos de bambú con tapas hechas de caña de azúcar, antifaz y calcetines

reutilizables, y productos veganos y *cruelty free* elaborados por artesanas de Brasil. Además, con el objetivo de visibilizar la riqueza artística y cultural de nuestra región, los *kits* se entregan en una bolsa reutilizable y coleccionable, diseñada por artistas sudamericanos. Gradualmente se irán implementando en otras rutas.

Eliminación de papel

LATAM continúa avanzando en la implementación de procesos digitales que le permiten ser más eficientes, ofrecer un mejor servicio y disminuir el impacto sobre el medioambiente. Este es el caso de la eliminación de revistas en sus aviones, donde a partir de la digitalización además de evitar el consumo de papel como recurso y la generación de residuos, tiene un significativo aporte en la reducción de

emisiones como consecuencia de un menor consumo de combustible.

Servicio a Bordo

Con el fin de optimizar la cantidad de alimentos que se suben a cada vuelo y reducir el desperdicio de residuos asociados al Servicio a Bordo, LATAM cuenta con un sistema automatizado de solicitud de alimentos que permite que los proveedores de servicio de catering ingresen a bordo solo la cantidad de comida que se requiere de acuerdo a los pasajeros con reserva confirmada. Este servicio se implementa en vuelos internacionales.

Además, en coordinación con los proveedores de catering, se implementan medidas para el aprovechamiento de algunos elementos a bordo. De acuerdo a sus características, los que no se

abren ni fueron entregados podrán ser incorporados en otro vuelo.

Material aeronáutico

En la reconfiguración y modernización de la flota de LATAM se remueven materiales y elementos aeronáuticos: asientos, *galleys*, tapetes, entre otros. Para asegurar su gestión adecuada y de acuerdo a la regulación vigente, LATAM los aprovecha para que se puedan reutilizar en la operación o en otras compañías. Por ejemplo, en el caso de los asientos, se activó una campaña para que los colaboradores puedan adquirirlos y hacer uso de ellos en sus hogares. Finalmente para los materiales que no pueden reusarse, se realizaron acuerdos con proveedores de reciclaje para asegurar que los residuos de estos materiales no lleguen a vertederos.

Residuos e industria aérea

La información sobre los volúmenes de residuos generados en la industria aérea es limitada. Según un estudio de IATA, realizado en el aeropuerto de Heathrow en Londres, Inglaterra, en los años 2012 y 2013 un pasajero típico generó 1,43 kilos de basura en cabina por vuelo. Este es un promedio que incluye trayectos cortos y largos de vuelos internacionales de diferentes líneas aéreas.

En la industria reconocen la importancia de reducir, reciclar y reutilizar los residuos de cabina de sus aeronaves. Sin

embargo, las acciones para controlar la contaminación están sujetas a cada país, los que a su vez cuentan con medidas sanitarias que las inhiben en razón de proteger la agricultura local, debiendo los residuos, en muchos casos, ser incinerados o enterrados en lugar de reutilizados o reciclados.

De acuerdo a información publicada por IATA, los residuos de cabina podrían llegar a duplicarse en los próximos 10 años de continuar sin una regulación inteligente. Por este motivo

es importante simplificar y armonizar la gestión de los residuos de cabina e impulsar soluciones técnicas que reduzcan los costos de la industria y contribuyan a la economía circular. IATA está compartiendo con sus aerolíneas, empresas de catering, aeropuertos y reguladores las mejores prácticas recomendadas y encargó un estudio que propone la adopción de una regulación que permita reutilizar y reciclar los residuos manteniendo los controles de salud animal.



Operaciones en tierra

- **Reutilización de pallets:** en LATAM cargo, gradualmente se están incorporando iniciativas de reutilización de pallets en buen estado, reparación de aquellos que están dañados y reutilización de los que están en mal estado, convirtiéndolos en muebles para el lounge de operaciones o señaléticas para las bodegas de carga.
- **Compostaje:** en la base de mantenimiento de Chile se compostaron casi 40 toneladas de material orgánico en un proyecto iniciado en 2021.
- **Reciclaje en instalaciones:** en los hangares, bodegas de carga y oficinas de LATAM, se implementan iniciativas de reciclaje para disminuir la cantidad de residuos que se llevan a vertedero y a partir de la cual se ha logrado el reciclaje de 862,9 toneladas de residuos en el año 2021.

Reciclaje de uniformes

Iniciativa que nació en Perú en el 2018 y permite que LATAM se haga cargo y les dé una segunda vida a los uniformes en desuso. Con este programa no solo se minimiza el impacto en el medioambiente con la conversión de basura textil, sino que también da la posibilidad de construir una comunidad más sostenible a través

de alianzas, generación de empleo y promoción del consumo responsable.

LATAM Airlines Perú tiene como aliadas a las artesanas de SISAN, mujeres emprendedoras que utilizan los textiles como insumo para producir artesanías que resaltan las iconografías del santuario de Pachacamac. Sus productos son vendidos en el Museo de Pachacamac, así como también a través del catálogo de canje de millas, LATAM Pass.

El éxito comprobado de esta iniciativa permitió que este 2021 se expandiera

a Ayacucho en la Sierra del Perú, y se está trabajando en la implementación y desarrollo de proyectos piloto en Brasil, Chile, Ecuador y Colombia.

Para lograr un desarrollo eficiente y sostenible que impacte la economía y el empoderamiento femenino, revalorizando la cultura local, este programa incluye capacitaciones en habilidades blandas como liderazgo y trabajo en equipo; autoestima e independencia económica y planificación familiar; y en gestión empresarial con los siguientes temas:

exploración de ideas de negocios, las bases de un negocio y finanzas básicas, introducción al marketing y/o virtualidad y marketing. En Perú ya son más de 30 las artesanas capacitadas.

Entre 2018 y 2019 LATAM donó 8.013 prendas, equivalentes a 1,3 toneladas de tela, logrando con esta acción una reducción de 26 toneladas de CO₂ al medioambiente. Para este 2020 y 2021, la donación de 3.000 prendas aproximadamente (0,5 toneladas de tela) implicó una reducción de 9 toneladas de emisiones de CO₂ al medioambiente.



Las artesanas de SISAN en el Museo de Pachacamac.

Piloto en Colombia

En alianza con la Corporación Mundial de la Mujer, fue lanzada la colección “Colombia un Viaje Ancestral”, la cual utiliza los residuos textiles de los uniformes de los tripulantes y agentes para la confección de nuevos productos requeridos por diferentes áreas del grupo. Las piezas cuentan con intervenciones artesanales de comunidades representantes del país: Emberas, Kunas, Wayúu y Zenus.



Recicla tu Viaje

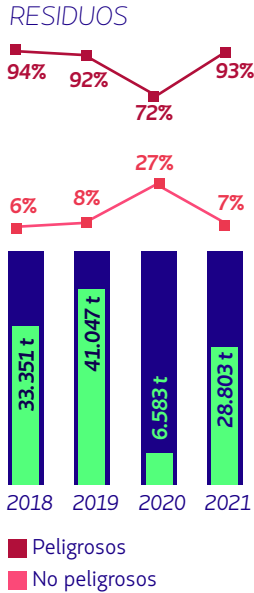
A través del programa Recicla tu Viaje, LATAM moviliza a pasajeros y proveedores de catering hacia el reciclaje de los residuos generados a bordo por los pasajeros en los vuelos domésticos. El proceso comienza en el momento en el que los tripulantes pasan retirando los residuos en el carrito de Mercado LATAM y hacen la segregación entre aluminio (latas), vidrios (licores y jugos) y plásticos (botellas y vasos). Una vez aterrizado el avión, el material es separado y se entrega al proveedor de catering, quien se encarga de trasladarlos a diferentes centros de reciclaje.

Lanzado en Chile en 2019, el programa fue suspendido en 2020 por la pandemia y retomado en mayo de 2021. Desde entonces, viene extendiéndose progresivamente a otras filiales, en septiembre llegó a Ecuador. La implementación en Perú, Colombia y Brasil se proyecta para el primer semestre de 2022 debido a que el servicio a bordo aún no está permitido producto de la pandemia.

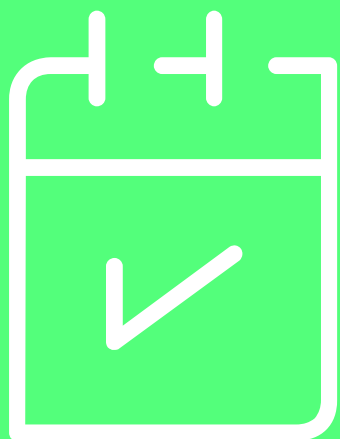
Desempeño LATAM

El total de residuos generados en 2021 de acuerdo a la generación en sitio e incluyendo residuos líquidos peligrosos fue de 28,8 mil toneladas, un aumento de 338% en relación al año anterior. Un 3,9% de ese total se envió a reciclaje. Este aumento se debe principalmente a la reactivación de operaciones.

Destino de residuos (t) 2021	Peligrosos	No peligrosos
306-3, 306-4 y 306-5		
Residuos no destinados a eliminación	298,78	823,24
Preparación para reutilización	0,15	0
Reciclado	88,54	774,43
Otras operaciones de valorización	210,09	48,81
Residuos destinados a eliminación	26.539,63	1.141,74
Incineración (con recuperación energética)	37,66	0
Incineración (sin recuperación energética)	46,29	0
Traslado a vertedero	515,50	1.141,74
Otras operaciones de eliminación	25.940,17	0



Gestión ambiental y ecoeficiencia



Para dar cumplimiento a los compromisos asumidos como parte de su estrategia de sostenibilidad, y en el marco de la gestión ambiental, LATAM Airlines Group S.A. implementó un sistema transparente y auditable, que le permite tener presente las variables ambientales en todos los procesos del grupo y que cuenta con la certificación ambiental (IEnvA) en toda su operación.

IEnvA es el programa de evaluación medioambiental creado por IATA para el sector aéreo y está diseñado para valorar y mejorar de forma independiente la gestión medioambiental de una compañía aeronáutica. Su adhesión es voluntaria y comprende dos etapas: la primera incluye 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 segunda etapa,

más avanzada, incluye la definición de metas, auditorías, programas y controles operacionales y la capacitación de los equipos.

Ya desde el 2020 tres operaciones se encontraban certificadas: LATAM cargo en Miami, Estados Unidos bajo la norma ISO 14001/2015, LATAM Airlines Colombia y Chile bajo la etapa 1 y 2 de IEnvA respectivamente. Durante el 2021 se alcanzó la certificación para los 9 operadores del grupo, tanto en carga como en pasajeros en la etapa 1 y se espera alcanzar la certificación IEnvA etapa 2 a nivel transversal durante el 2022.

Como parte de la evolución de su sistema de gestión ambiental, LATAM renovó su Política de Seguridad, Calidad y Medioambiente para incluir de manera más específica los lineamientos asociados a gestión ambiental y el control sobre los impactos ambientales de la organización.

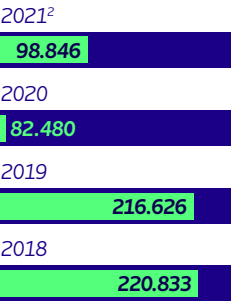
Más información:
[Política de Sostenibilidad](#)



Ecoeficiencia

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

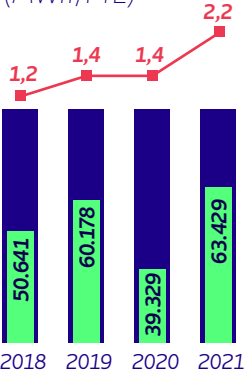
RETIRADA
DE AGUA (m³)¹
303-3



1 El abastecimiento se obtiene de las redes municipales en los diversos países de operación, sin captación directa de agua por LATAM. El indicador cubre el 100% de la operación.

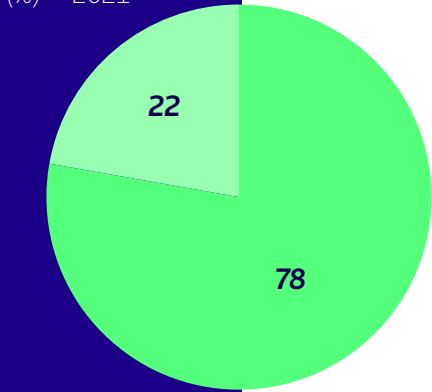
2 El 100% corresponde a agua dulce y el 97% proviene de zonas que pueden presentar estrés hídrico.

CONSUMO DE
ENERGÍA ELÉCTRICA
(MWh) E INTENSIDAD
ENERGÉTICA
(MWh/FTE)



■ Intensidad energética
FTE: full time employee (empleado de tiempo completo).

CONSUMO DE
ENERGÍA ELÉCTRICA
(%) – 2021



■ Fuentes renovables
■ Fuentes no renovables

Total: 63.429 MWh

Consumo interno de energía (TJ)	2018	2019	2020	2021
302-1				
Energía no renovable				
Combustible de aviación	157.940,61	166.786,63	76.826,10	88.734,84
Gasolina	6,90	9,64	3,97	24,32
Diesel	178,10	118,63	97,74	118,5
Gas licuado de petróleo	7,60	8,35	6,28	5,41
Gas natural	0,41	0,42	0,29	0,11
Electricidad ¹	106,12	55,19	35,96	50,47
Total energía no renovable	158.239,74	166.978,86	76.970,35	88.933,7
Energía renovable				
Etanol	0,25	20,65	0,20	0,56
Electricidad ¹	76,18	161,44	105,62	177,87
Total energía renovable	76,44	182,09	105,83	178,43
TOTAL	158.316,17	167.316,18	77.076,18	89.112,08

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. Los valores presentados (años 2018, 2019 y 2020) difieren de la información de la Memoria Integrada 2020 debido a una corrección en el factor de conversión.



Snapshot

Ecoeficiencia	2019	2020	2021
Energía 302-1, 302-3			
Consumo de energía – operaciones terrestres y aéreas (TJ)	167.316	77.076	89.112
Intensidad energética (MWh/100 RTK) ¹	0,4	0,6	0,8
Consumo de agua (m³)	216.626	82.480	98.846
Eliminación de residuos (t)	41.047	6.583	28.803
Sistema de gestión ambiental (SGA)			
Unidades con SGA/total de unidades	91%	91%	95%
Unidades con SGA certificado/total de unidades	3%	3%	90%

1 Considera el consumo interno y el externo.

Empleados

En este capítulo

73 Transformación cultural

Transformación cultural



Frente al escenario de cambios de 2021, el grupo buscó reforzar los vínculos con los empleados con el objetivo de asegurar que todos compartan la misma mirada de futuro de una LATAM cada vez mejor, más simple y transparente. Como parte de ese proceso se ampliaron los foros de diálogo interno y se intensificó un trabajo de transformación cultural.

A la agenda periódica de diálogos se agregaron conversatorios sobre temas como liderazgo, sostenibilidad, diversidad e inclusión, entre otros. Los encuentros, conducidos por la vicepresidencia de Recursos Humanos y líderes de distintas áreas del grupo, eran abiertos a todos los interesados, propiciando una visión más completa de cómo se perciben estas materias y cómo se espera que LATAM las aborde.

En paralelo, se ajustó el índice de liderazgo interno con la inclusión de las variables que permiten medir los avances de grupo hacia sus objetivos de simplicidad y transparencia, además del cumplimiento de con las prácticas esperadas de *feedback* oportuno, reuniones de equipo, reuniones 1 a 1 y cultura de reconocimiento de buenas acciones, entre otras. 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, que tiene el rol fundamental de impulsar el desarrollo general.

DIÁLOGO PERMANENTE

LATAM News:
junta semanal entre líderes y equipos

Ampliados:
reuniones periódicas conducidas por los vicepresidentes

Acompañamiento 1 a 1:
conversaciones específicas entre el empleado y su líder, que apoyan el proceso de desarrollo individual

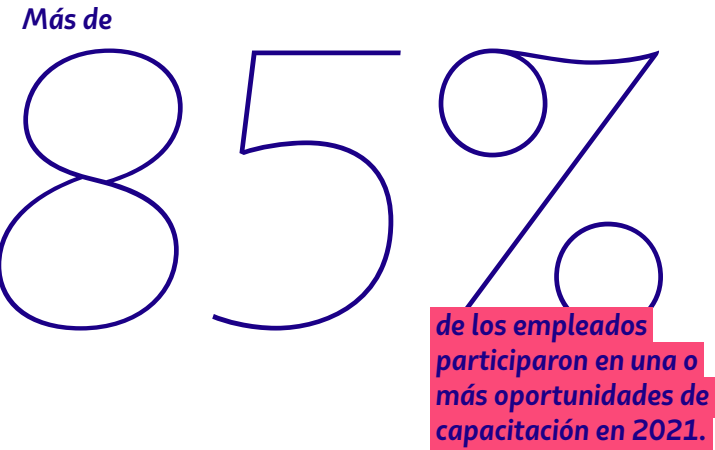
Crecimiento y desarrollo

A lo largo del año se llevaron a cabo más de 665 mil horas de capacitación divididas en más de mil cursos actualizados y 500 nuevos, lo que representó una inversión total de US\$11,6 millones. El promedio de horas de capacitación por empleado alcanzó 36,3 horas, un aumento de 21% en comparación con 2020.

Este tipo de iniciativas permite abrir espacios para el crecimiento profesional de los equipos. En 2021 más de 2 mil personas fueron promovidas, 3,2 mil cambiaron de responsabilidades y más del 50% de las posiciones que se generaron en el año fueron ocupadas por personal interno.

La tasa de rotación fue de 22,5%, por debajo de los 53,7% en 2020 cuando se produjeron los mayores ajustes de la operación en respuesta a la crisis global producto de la pandemia.

Capacitación (h/empleado) 404-1	2021
Por categoría profesional	
Administración	13,1
Mantenimiento	35,0
Operaciones	47,4
Tripulantes de mando	12,6
Tripulantes de cabina	52,8
Ventas	9,4
Por género	
Hombres	33,8
Mujeres	40,3
Total	36,3



Cuidado por los empleados
LATAM ha desarrollado más de 7 mil acciones específicas que velan por el bienestar de los empleados e incluso con beneficios especiales, como préstamos, asesorías en casos de enfermedades graves, problemas familiares, catástrofes, accidentes de un hijo, entre otros.

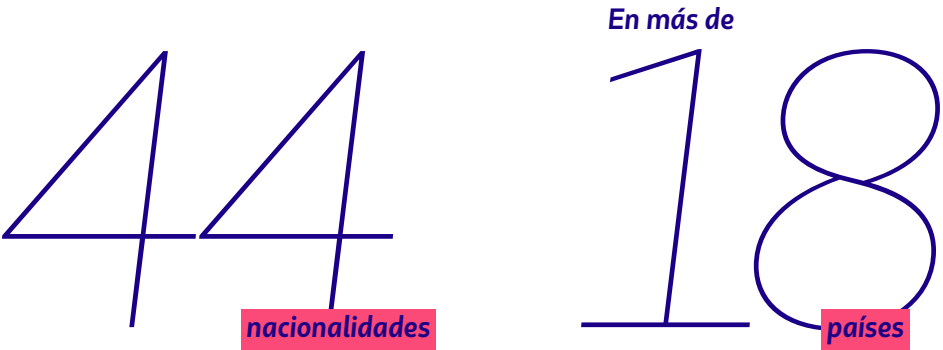
SALUD ORGANIZACIONAL
En 2021, LATAM tuvo su mejor Índice de Salud Organizacional (OHI, por sus siglas en inglés) desde 2014, cuando empezó a utilizar esa herramienta. El resultado del año subió dos puntos a 77. El crecimiento acumulado en los últimos cinco años fue de 14 puntos. Además de ubicarse entre los 25% mejores resultados de todas las empresas que realizan la encuesta (primer cuartil), como en otros años, el grupo se destacó particularmente en temas como Salud y compromiso, Orientación externa, y Liderazgo y dirección. Participaron voluntariamente de la encuesta 25.321 personas, lo que corresponde a un 77% de la dotación total en septiembre, cuando se realizó la encuesta.



Más información:
Contrataciones y rotación (página 167)
Índice de Salud Organizacional (página 167)

Perfil del equipo

Más de 29.000 empleados de 44 nacionalidades conforman la plantilla de LATAM Airlines Group, quienes operan en más de 18 países, sobre 137 aeropuertos y comunicándose en tres idiomas (español, portugués e inglés). Esta diversidad genera un ambiente donde las distintas miradas estimulan la iniciativa y la innovación. 102-7

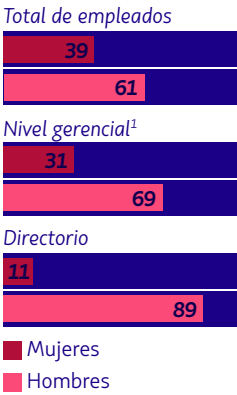


Idiomas: español, portugués, inglés

Compromisos de diversidad grupo LATAM

- Para LATAM ningún género es predominante sobre otro, por lo que se trabajará activamente para que la distribución de géneros de los empleados del grupo sea indistintamente de 60% - 40% al 2030 (excluyendo aquellas áreas donde los postulantes han sido mayoritariamente de un género).
- Se realizarán gestiones activas para distribución de género (como por ejemplo a través de convenios con centros de estudios).
- Se trabajará para que las personas en situación de discapacidad (PSD) representen al menos el 5% de los trabajadores del grupo al 2030 (excluyendo poblaciones que por regulación no permiten PSD y donde no han existido postulantes PSD).
- El grupo se compromete en potenciar la diversidad en profesionales.

DIVERSIDAD DE GÉNERO (%)

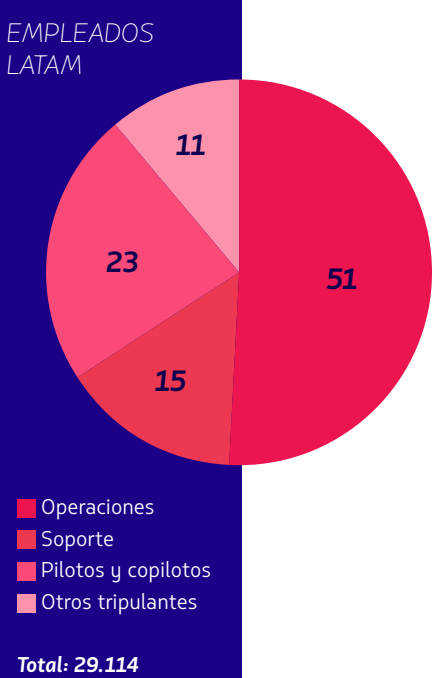


1 Nivel gerencial: puestos de subgerente, gerente, gerente senior, director y vicepresidente.

Presencia femenina	
En puestos gerenciales (% del total de puestos gerenciales)	31%
Gerentes y subgerentes	30%
Vicepresidentes y CEO	1%
En puestos de generación de ingresos (gerentes y subgerentes de Ventas)	3%

Comparación salarial mujeres/hombres ¹	
Miembros del Directorio ²	1,0
Altos Ejecutivos: CEO, vicepresidentes, directores y gerentes senior	0,90
Gerentes y subgerentes (considera incentivos financieros además del sueldo base)	0,98
Gerentes y subgerentes (solamente sueldo base)	0,95
Gerencia media (jefes y analistas) y demás empleados	0,91

1 El cálculo considera el sueldo promedio de las mujeres/sueldo promedio de los hombres.
2 El sueldo del Directorio es determinado por la Junta de Accionistas. Este es igual para todos los directores, salvo el presidente y se basa únicamente en la participación en las sesiones.



Salud y seguridad ocupacional 403-7

La gestión de la salud y seguridad laboral es para LATAM un proceso de mejora constante, que considera etapas de identificación, prevención y mitigación de riesgos en los diversos entornos y operaciones, de monitoreo de desempeño interno y de identificación de buenas prácticas.

Entre las acciones realizadas en 2021 para garantizar un ambiente de trabajo seguro, destacan:

- **Plan trabajo de seguridad laboral:** centrado en inspecciones de riesgos críticos, como trabajos en altura, espacios confinados o equipos móviles;
 - **Plan de Inspección:** implementado en Brasil para equipos de protección personal y líneas de vida para actividades de mantenimiento;
 - **Plan de seguridad laboral en la red de carga:** más de 20 acciones enfocadas en cuatro pilares: infraestructura, procedimientos, cultura y gestión de riesgos;
- El desempeño en los indicadores monitoreados fue positivo, manteniendo los buenos resultados de 2020. 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 mantuvo estable en 94%, y la tasa de lesiones fue 0,48.

- **Índice de Práctica Segura (IPS):** implementado para las operaciones de carga en los aeropuertos de Santiago y Miami; y
- **Paneles de gestión:** se implementa un panel de días sin accidentes y un panel indicador proactivo de seguridad laboral en Carga.



Snapshot

Gestión de personas	2019	2020	2021
Total de empleados	41.729	28.396	29.114
Tasa de rotación ¹	13,7%	53,7%	22,5%
Promedio de horas de capacitación	37,1	30,9	36,3
Movimientos internos			
Gerencia media (jefes y analistas)	74%	84%	ND
Ejecutivos	91%	91%	ND
Encuesta OHI			
Resultado	74	75	77
Cuartil	1	1	1
Salud y seguridad ocupacional 403-9			
Lesiones laborales (total tasa) ²	310 0,74	148,5 0,42	134,5 0,48
Días perdidos (total tasa) ³	5.232 12,5	1.943 5,47	1.505 5,32
Fallecimientos (total tasa) ⁴	0 0	0 0	0 0
Lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias (total tasa) ⁵	ND	3 0,01	0 0
Lesiones por accidente laboral registrables (total tasa) ⁶	ND	145,5 0,41	134,5 0,48

ND: información no disponible.

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

2 Lesiones laborales con interrupción del trabajo. Obs.: 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. Fórmula de cálculo de la tasa: total de lesiones con interrupciones del trabajo/promedio de empleados x 100.

3 Incluye interrupciones del trabajo relacionadas con enfermedades ocupacionales, accidentes y muertes. Los días perdidos se calculan de conformidad con la legislación local de cada país. Colombia y Estados Unidos comienzan a contar a partir del día posterior al incidente; en otros países, el conteo comienza el día mismo del incidente. Los indicadores no cubren accidentes de trayecto. Fórmula de cálculo de la tasa: total de días perdidos/promedio de empleados x 100.

4 Incluye accidentes de trayecto en los casos en donde el transporte es realizado por LATAM.

5 Lesión que da lugar a un fallecimiento o a un daño tal que el trabajador no pueda recuperar totalmente el estado de salud previo al accidente en un plazo de 6 meses. El cálculo de la tasa utiliza la fórmula lesiones/promedio de empleados X 100. Este indicador empezó a ser monitoreado de esa manera en 2020.

6 Lesión, enfermedad o dolencia laboral con algunos de los siguientes resultados: días de baja laboral, restricción laboral o transferencia a otros puestos, tratamiento médico más allá de los primeros auxilios; o lesión o enfermedad grave diagnosticada por un médico u otro profesional sanitario a esos mismos resultados. El cálculo de la tasa utiliza la fórmula lesiones/promedio de empleados X 100.

Más información:

Perfil del equipo (página 167)

Diversidad (página 168)

Seguridad laboral (página 168)



Cientes

En este capítulo

78 Cercana, digital y flexible

Cercana, digital y flexible



El cliente está en el centro del quehacer de LATAM, y el grupo trabaja para poder entregarle la mayor cantidad de opciones que se adecuen a sus necesidades, ya sean distintas clases de tarifas y servicios que pueden ser contratados complementariamente. El compromiso de entregar la mejor experiencia en todas las etapas de interacción – compra, aeropuerto, posventa y a bordo – implica también el uso de tecnología. Fruto de una transformación digital iniciada por LATAM hace tres años, el cliente puede gestionar los principales servicios con solo un clic.

En 2021, el grupo revisó todas las instancias relacionadas con la experiencia del cliente para buscar oportunidades donde aplicar nuevas tecnologías que aporten agilidad, faciliten el acceso y propicien más satisfacción, lo que se logró gracias al trabajo colaborativo entre distintas áreas del negocio. Para LATAM, la tecnología es parte de la manera de trabajar, del negocio y sus constantes transformaciones.

ALGUNAS SOLUCIONES DIGITALES

- **App LATAM:** información de vuelo, cambio de fecha, selección de asiento, uso de realidad aumentada para verificar si el equipaje de mano cumple con los requisitos de embarque
- **Check-in automático** (para vuelos domésticos) y auto-check-in digital en kioskos o por la App
- **Autodespacho de equipaje** (disponible en 20 aeropuertos de ocho países) y pago digital en caso de exceso de equipaje
- **Conectividad Wi-Fi:** disponible en vuelos domésticos en Brasil (flota narrow body)
- **LATAM Play:** la plataforma de entretenimiento a bordo de LATAM se amplió en 2021 por medio de un acuerdo exclusivo con HBO Max para ofrecer series y películas a los pasajeros



Las herramientas digitales hicieron caer a la mitad el índice de llamadas al Contact Center por pasajero.



El proceso anticipado de check-in (automático o en kiosko) redujo en un 36% el check-in asistido a lo largo del año. En el último trimestre del año 2021, sólo un 10% de los clientes hicieron su check in por el counter físico, en cuanto un 90% lograron recibir su check in de manera automática.

LATAM Wallet

LATAM Wallet es una billetera electrónica que brinda más cercanía y transparencia al trámite de devoluciones o cambios de pasajes ya que permite al cliente mantener saldos de dinero a usar en la aerolínea y, adicionalmente, brinda la posibilidad de atender a través de plataformas digitales a clientes que no cuentan con medios de pago electrónicos.

Inteligencia de datos

LATAM aplica herramientas de analítica avanzada y *machine learning* para obtener información sobre su operación y los clientes con el fin de generar beneficios y mejoras tanto en la experiencia del usuario como en los procesos operacionales diarios. 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.

Como parte de su política de manejo de los datos, LATAM se apegue a las regulaciones más estrictas como la europea o brasileña, estando en cumplimiento con las distintas normativas, conocidas como General Data Protection Regulation (GDPR).

Los principales riesgos tecnológicos, incidentes de seguridad y el avance del plan estratégico de ciberseguridad es presentado periódicamente al Directorio y al Comité de Directores, por la Chief Information Officer (CIO), Chief Technology Officer (CTO) y Chief Information Security Officer (CISO) del grupo. La alta administración apoya continuamente el programa de ciberseguridad facilitando el financiamiento y la estructura organizacional apropiada para su cumplimiento y ejecución.

Al igual que en años anteriores, en 2021 no hubo casos de violaciones de datos de clientes.

Campañas personalizadas

LATAM también aplica tecnologías en el marketing digital para generar campañas personalizadas usando modelos de *machine learning* con resultados importantes como:

- Reducción de los costos de publicidad digital en US\$2,5 millones
- Incremento en ingresos por campaña de US\$1,5 millones
- Reducción del tiempo de creación de campañas de 1 semana a solo horas

Del centro de datos a la nube

A lo largo del año, el grupo avanzó con el traspaso de las aplicaciones a la nube, proyecto iniciado en 2017 y que se espera esté finalizado en 2023. El objetivo es simplificar el ecosistema de plataformas tecnológicas y consolidar las aplicaciones para contar con una infraestructura mucho más sencilla y robusta.

LATAM Airlines es el primer *partner* de Google Cloud en la región, lo que le permite trabajar con *startups* de servicios, apoyar las economías locales de manera distinta y contar con una mejor respuesta a los servicios que se operan desde esas plataformas. Adicionalmente, la migración a la nube reduce las emisiones de gases de efecto invernadero.

INFORMACIÓN EN TIEMPO REAL

Cada tripulante cuenta con un smartphone que le permite realizar desde gestiones técnicas hasta entender quién es el pasajero en vuelo, con lo que se intenta avanzar hacia la personalización de la experiencia de viaje.

Nuevas alianzas

La misma realidad ha experimentado LATAM cargo, que implementó en el negocio internacional un portal *online* que le permiten al cliente autogestionar su carga de manera simple y ágil y tener completa visibilidad de todo el proceso logístico de su embarque. Se estima que en 2022 estará habilitado para los mercados domésticos.

En este contexto, el grupo también concretó alianzas con dos *marketplaces*: Webcargo y cargo.one, convirtiéndose en el primer operador de transporte aéreo de carga de la región en descentralizar sus canales de distribución. Así, a partir del segundo trimestre de 2022, será posible hacer reserva en LATAM cargo hacia y dentro de Sudamérica desde Europa y Norteamérica de forma instantánea con unos pocos clics en cargo.one.

Se trata de ofrecer a los clientes más alternativas para que puedan agendar sus despachos a través de LATAM cargo de la forma en que se sientan más cómodos, diversificando los canales de distribución y ofreciendo las mejores opciones de reserva directa.

Atención al cliente

Las restricciones de la pandemia resultaron en un desafío extra en la tarea de proveer información a los clientes. Para atender la demanda creciente a los servicios de Atención al Cliente, LATAM implementó rápidamente una nueva herramienta de soporte que simplifica el acceso a informaciones al momento de atender las llamadas. De cara a los clientes, también se pusieron en marcha nuevos canales:

- **Whatsapp:** entrega información actualizada del vuelo e incluso del momento de abordar.
- **Página web:** se creó una sección de Información de restricciones, que reúne las reglas actualizadas a la hora de volar en cada país donde el grupo opera.

LATAM Pass

El grupo opera el programa de pasajero frecuente LATAM Pass, con 39 millones de miembros. Los puntos acumulados pueden ser intercambiados por pasajes aéreos u otros servicios, que varían según la categoría, como *upgrades* de cabina y franquicia de equipaje. **102-2**

LATAM Corporate Partner

A fines del 2021 LATAM lanzó el programa LATAM Corporate Partner, enfocado a los clientes corporativos. A cada empresa inscrita en el programa se le asigna una de cuatro categorías – Classic, Superior, Plus y Elite – cada una de las cuales considera distintos paquetes de beneficios que van desde los económicos, como descuentos o la acumulación de millas en los viajes de negocios, hasta facilidades como priorización en aeropuerto.

Una cabina, distintas secciones



Al avanzar con el proyecto de transformación de las cabinas, que alcanzará toda la flota narrow body hasta el 2023 y la de tipo wide body hasta el año 2025, LATAM responde a las necesidades y expectativas de diferentes segmentos de clientes. La renovación apunta a mejorar la experiencia de los pasajeros que necesitan más comodidad, especialmente durante viajes de larga duración, y a ofrecer un producto a tarifas competitivas.

En 2021, el proyecto permitió lanzar la tarifa premium economy doméstico: los asientos de las primeras filas tienen más espacio entre sí y los pasajeros cuentan con áreas exclusivas para guardar el equipaje de mano, pantallas individuales más grandes y abordaje preferencial. La sección trasera de los aviones se destina a optimizar la relación costo-beneficio para los pasajeros que buscan precios más bajos. A finales de 2021, las nuevas cabinas estaban disponibles en 117 aviones y se prevé 50 aviones más para 2022.

Puntualidad

LATAM mantuvo su compromiso con la puntualidad de los vuelos y en 2021 obtuvo un 92% de puntualidad DEP15 (estándar de referencia en la industria y que analiza los vuelos con partida hasta 15 minutos después del horario programado). Con este resultado, 2 puntos porcentuales por sobre sus resultados de 2020, LATAM fue reconocida como el grupo de aerolíneas más puntual del mundo por OAG, referente global en información y analytics para la industria aérea.

Satisfacción

De manera sistemática, LATAM mide los niveles de percepción de sus clientes acerca de la operación y el servicio a través del *Net Promoter Score* (NPS), lo que permite entender fortalezas, debilidades y generar mejoras en sus procesos de cara a los clientes.

La operación de pasajeros cuenta con mediciones específicas relacionadas a Experiencia digital, Experiencia de vuelo y *Contact Center*. Los resultados de 2021 mantuvieron la tendencia de alza de los últimos años y alcanzaron 49 puntos, 9 más que en 2020 y un alza acumulada de 16 puntos desde el 2019. El 3% de los pasajeros contestaron la encuesta.

El crecimiento del NPS se debe al aumento de los índices de puntualidad en los últimos años y a mejoras en servicio, con la implementación de las nuevas configuraciones de cabina, la nueva cabina *Premium Economy* en vuelos domésticos y, en 2021, la vuelta del servicio a bordo en los vuelos en Chile y Ecuador. LATAM también fue bien evaluada por los clientes en temas de seguridad y amabilidad de los equipos. El NPS de la experiencia digital llegó a 46 puntos.

El indicador NPS para LATAM cargo y sus filiales cargueras fue 30 puntos, lo que representó un alza de 12 puntos respecto a 2020. Esto se explica, principalmente, por la valoración que los clientes hicieron del rol de LATAM cargo al cumplir y mantener la continuidad operacional pese a las dificultades de la crisis sanitaria.



Snapshot

Cientes	2019	2020	2021
LATAM PASS (inscritos - millones)	30	38	39
Tecnología			
Autodespacho de equipaje	ND	35%	80%
Check-in fácil (automático o auto-check-in digital)	79,4%	87%	90%
Puntualidad ¹			
OTP DEPO	ND	ND	79%
OTP DEP15	88%	90%	92%
OTP ARR15	87%	90%	91%
OTP ARR15 – operación doméstica	88%	90%	92%
OTP ARR15 – operación internacional	85%	85%	86%
Net Promoter Score (NPS) – Escala de -100 a +100			
Pasajero	33	40	49
Carga	32	18	30

ND: información no disponible.

¹ Porcentaje de vuelos que parten exactamente en el horario programado (DEPO) y hasta 15 minutos después (DEP15); porcentaje de vuelos que llegan hasta 15 minutos después del horario programado (ARR15).

Proveedores

En este capítulo

83 Cadena de suministro

Cadena de suministro



Más de 8 mil proveedores conforman la red de socios del grupo LATAM, con un volumen total de adquisiciones del orden de US\$4.606 millones en 2021. La mayoría de ellos se concentran en Brasil (44%) y Chile (15%).

El grupo mantiene una estrecha relación con sus proveedores, teniendo como pilares esenciales la transparencia, el compromiso y la búsqueda de una evolución conjunta. La activa comunicación con ellos fue fundamental para poder sortear los embates de la pandemia.

El 2021 estuvo marcado por la recuperación operacional de los mercados, adquiriendo principal relevancia la colaboración que se ha realizado con los proveedores para anticipar la demanda y cumplir con los pasajeros. También ha sido muy importante la comunicación con los proveedores para mantener los niveles de servicio prepandemia y

asegurar la buena relación comercial mientras LATAM desarrolla su plan de reorganización financiera.

Es importante destacar que los principales proveedores son aliados en la estrategia de LATAM de ser más sostenible e implementar medidas de reciclaje y compra de productos compostables.

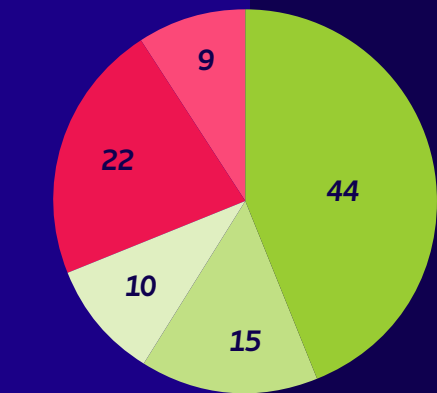
La gestión de proveedores sigue lineamientos de calidad y regularidad

8.052 **proveedores conforman la cadena de suministro de LATAM.**

en el suministro, precios competitivos, cumplimiento legal y buenas prácticas sociales y ambientales. 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.



DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA¹ (%)

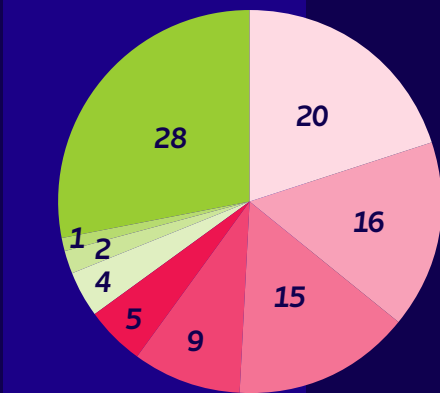


- Brasil
- Chile
- Estados Unidos
- Otros países en América
- Otros continentes

Total:
 8.052 proveedores

1 Con base en la ubicación de la sede de la empresa.

VOLUMEN DE COMPRAS (%)



- Combustible
- Motores, flota, financieros y LATAM Travel
- Compras técnicas
- Otras compras no técnicas
- Tecnología y sistemas
- Ground handling²
- Infraestructura
- Abastecimiento y catering
- Otros

Total:
 US\$4.616 millones

2 Servicios de apoyo prestados en tierra a aeronaves, pasajeros y carga.

CATEGORÍAS TÉCNICAS (DIRECTAMENTE RELACIONADAS CON LA OPERACIÓN)

- Combustibles
- Flota y motores
- Servicios de ingeniería; consumibles y rotables
- PMA (part manufacturer approval): ruedas, frenos, neumáticos y aviónica
- Entretenimiento a bordo
- Asientos, materiales y acabados
- Ventas
- Componentes mayores, por ejemplo, trenes de aterrizaje; reparación, cambio y alquiler de algunos componentes ofrecidos en sistema pool por los proveedores; y las compras sin pool (herramientas y otros tipos de componentes)

CATEGORÍAS NO TÉCNICAS

- Proveedores de aeropuerto
- Administración
- Abastecimiento y catering
- Infraestructura; hoteles y uniformes
- Marketing
- Servicios profesionales
- Tecnología y sistemas
- Transportes

Principales proveedores

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, como por ejemplo: Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, CFM International, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service y Honeywell (motores y unidades auxiliares de energía – APU por sus siglas en inglés); Recaro, Thompson Aero Seating (asientos); Honeywell y Collins (aviónica y APU); Air France/KLM, Lufthansa Technik y Etihad (componentes de mantenimiento, reparaciones y operaciones – MRO); Panasonic, Intelsat y Safran Innovation (entretenimiento a bordo); Safran Landing Systems y AAR Corporation (trenes de aterrizaje y frenos); UTC Aerospace y Nordam (soporte de motor).

Los proveedores de combustible son Air BP Copec, Axion, Petrobras, Petroperu, Repsol, Terpel, World Fuel Services y YPF, entre otros.

Desarrollo conjunto

Gracias al trabajo conjunto con los proveedores, el grupo ha podido concretar avances en sostenibilidad como ocurrió con el programa Recicla tu Viaje en Chile y Ecuador.

En el caso de Chile, los elementos segregados a bordo terminan su proceso de reciclaje en las dependencias del proveedor de catering, que retira los residuos y los deposita en los puntos limpios que disponen en sus instalaciones. Por su parte, en Ecuador, es el personal de aseo quien recoge los residuos ya segregados y los traslada al punto de reciclaje del aeropuerto. Es así como el trabajo mancomunado entre el grupo y los socios ha permitido no sólo la realización de este programa, sino que, además, ha generado el aprendizaje de cómo segregar los elementos para que efectivamente puedan ser reciclados, logros que, sin duda, son fruto del compromiso compartido por la sostenibilidad.

Por otra parte, este 2021 se avanzó en el diseño y desarrollo de los nuevos materiales a utilizar a bordo – en orden a cumplir la meta de eliminar los plásticos de un solo uso a finales del año 2023- proyectando su implementación durante el 2022. Las medidas trabajadas buscan la

eliminación de las bolsas de elementos de descanso, vasos, cubiertos, tapas, entre otros materiales.

Al mismo tiempo, el grupo está explorando nuevas iniciativas de reciclaje que contribuyan al cumplimiento de la meta de llegar a cero residuos a vertedero para el 2027. Es el caso de un proyecto que busca reutilizar los materiales y/o elementos que se dejan de usar tras la renovación de las cabinas. A modo de ejemplo, cabe mencionar la reutilización de los asientos de la flota para construir mobiliario LATAM, su donación para proyectos educativos y /o para beneficio de las comunidades o su reinserción a la cadena productiva convirtiéndolos en recursos en vez de residuos.

Y con el fin de la mejora continua de la gestión con los proveedores, el grupo está desarrollando una estrategia para conocer de primera fuente cuáles son las falencias que puedan tener, considerando como primer paso la aplicación de una encuesta en el primer cuatrimestre del 2022.



Snapshot

Cadena de suministro	2019	2020	2021
Total de proveedores LATAM 102-10	15.341	9.013	8.052
Proveedores más representativos ¹			
Participación en la base de proveedores	13%	11%	11%
Participación en el volumen de adquisiciones	69%	89%	91%
Identificación de riesgos potenciales			
% de categorías con análisis de riesgos de sostenibilidad	100%	100%	100%
Análisis preventivos realizados en el sistema de bases de datos internacionales (% sobre el total de la base)	9.427 (61%)	6.680 (74%)	5.370 (67%)
Proveedores considerados de alto riesgo en aspectos de sostenibilidad (% sobre los analizados)	110 (1,1%)	178 (3%)	148 (3%)
Evaluaciones detalladas a partir de las alertas del sistema (% sobre el grupo de alto riesgo)	110 (100%)	178 (100%)	148 (100%)
Monitoreo y gestión			
Auditorías realizadas	249	122	270
Proveedores con planes de mitigación acordados (% sobre el grupo de los auditados)	192 (77%)	112 (92%)	280 (100%)
Planes de acción	1.616	717	1.056
Contratos finalizados por incumplimiento	0	0	0

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.



Acerca de la Memoria

En este capítulo

- 87 Metodología y materialidad
- 89 Índice de contenidos GRI
- 95 Glosario
- 96 Verificación externa

Metodología y materialidad



La Memoria Integrada LATAM 2021 abarca a todas las empresas de LATAM y se refiere al periodo del 1° de enero al 31 de diciembre de 2021. La publicación se ha elaborado de conformidad con la opción Esencial de los Estándares Global Reporting Initiative (GRI), siguiendo los principios de reporte integrado del Consejo Internacional de Reporte Integrado (IIRC por sus siglas en inglés) y las normas legales y contables aplicables a reportes anuales de resultados financieros.

Los contenidos e indicadores ligados a los estándares GRI se sometieron a verificación externa por Deloitte (ver página 96). PwC realizó la auditoría de los Estados Financieros Consolidados de LATAM y sus filiales (ver página 171), que comprenden los estados consolidados de la situación financiera al 31 de diciembre de 2020 y 2021, disponibles a partir de la página 170. 102-56

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

Se tomaron en cuenta cerca de 2.400 respuestas de empleados, clientes y proveedores a una encuesta online y los temas de sostenibilidad que forman parte de políticas y publicaciones de inversionistas y accionistas del grupo¹, distintas autoridades reguladoras², representantes de la industria aérea³, organizaciones de la sociedad civil⁴ y referentes en sostenibilidad⁵. También se analizaron las noticias de prensa sobre LATAM en el año 2017.

102-40, 102-42, 102-43, 102-46

A continuación, 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.

La lista de temas es revalidada anualmente como parte de los procesos de gestión y planificación. Un nuevo proceso de definición de materialidad está planificado para 2022 e involucrará nuevas consultas a stakeholders.

Temas materiales	Grupos que priorizaron el tema 102-44
Salud y seguridad en el aire y en tierra	Gobierno, clientes, empleados y proveedores
Ética y anticorrupción	Prensa, clientes, empleados, proveedores e inversionistas
Puntualidad	Clientes, empleados y proveedores
Sostenibilidad económica y financiera	Prensa, clientes, empleados, proveedores e inversionistas
Desarrollo de empleados	Clientes, empleados y proveedores
Mitigación del cambio climático	Clientes, empleados y proveedores
Enfoque en el cliente	Prensa, clientes, empleados y proveedores
Red de destinos	Prensa, clientes, empleados y proveedores
Relación con las autoridades	Sociedad civil, asociaciones de la industria, clientes, empleados, proveedores e inversionistas
Turismo sostenible	Clientes y empleados

- 1 Principales inversionistas y accionistas del grupo cuando se realizó el proceso: Banco de Chile (Citi en Estados Unidos); JP Morgan; Deutsche Bank; Santander; Larraín Vial; Raymond James; y BTG Pactual.
- 2 JAC Chile (Junta de Aeronáutica Civil); Nuevo Pudahuel – Chile; Municipalidad Isla de Pascua – 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 con las cuales LATAM mantiene relación América Solidaria; TECHO; Chilenter; Fundación la Nación; Fundación Si; Cimientos; SAFUG (Sustainable Aviation Fuel Users Group); Junior Achievement; Amigos do Bem; Make a wish; Instituto Rodrigo Mendes; Operación Sonrisa Colombia; Operación Sonrisa Perú; y Fundación Pachacutec.
- 5 SASB (Sustainability Accounting Standards Board) – Airlines Materiality Map; GRI (Global Reporting Initiative) – Sustainability Topics for Sectors: What do stakeholders want to know? – Transporte Aéreo – Aerolíneas; y DJSI Company Benchmark Report.

Tema material 102-47	Límites 103-1	
	¿Dónde ocurre el impacto?	Participación de la organización
Salud y seguridad en el aire y en tierra	El impacto se da dentro de la organización, principalmente afectando las aeronaves, los aeropuertos y otras instalaciones operacionales.	LATAM determina distintos niveles de gestión de acuerdo con el tipo de evento. Existe un equipo dedicado que prepara a la organización para gestionar contingencias de manera continua.
Ética y anticorrupción	El impacto se da dentro de la organización, afectando a todos los empleados y terceros, así como a la sociedad en general.	LATAM ha implementado un programa de compliance de amplio alcance para gestionar los impactos y minimizar los riesgos.
Puntualidad	El impacto se da sobre la principal actividad de LATAM; es decir, los vuelos que opera, afectando la percepción de los pasajeros y el negocio en general.	LATAM puede gestionar una parte importante de los impactos, como son retrasos por mantenimientos, gestión de tripulación aérea y otros. Algunos impactos son externos a la organización, como condiciones meteorológicas, limitaciones de tráfico aéreo y congestión en aeropuertos.
Sostenibilidad económica y financiera	El principal impacto se da dentro de LATAM y puede afectar la marca, el programa de lealtad, la implementación de la estrategia empresarial, las relaciones comerciales y otros.	LATAM puede ajustar o reestructurar su estrategia. Aun si la mayoría de los factores no están bajo su control. El grupo cuenta con una política para gestionar y mitigar riesgos financieros.
Desarrollo de empleados	El impacto es a lo largo de las operaciones de LATAM. La gestión de recursos humanos se relaciona directamente con el desempeño corporativo.	LATAM gestiona el talento de los empleados e impulsa el compromiso con la estrategia corporativa.
Mitigación del cambio climático	El impacto se da sobre el medioambiente y proviene, principalmente, del uso de combustible, que contribuye a la emisión general de gases de efecto invernadero y, en menor grado, al deterioro de la calidad del aire local.	El impacto es resultado de las operaciones del grupo, razón por la cual LATAM cuenta con una estrategia de seguimiento y gestión del cambio climático. Asimismo, el grupo está atento a oportunidades para incorporar nuevas tecnologías y mejores prácticas que influyen en este tema.
Enfoque en el cliente	El impacto se da dentro de LATAM y con sus clientes, afectando la participación de mercado y el gasto de los consumidores hacia el grupo.	LATAM juega un papel clave en la gestión de este impacto, principalmente con respecto a su capacidad de anticipar riesgos existentes.
Red de destinos	El desarrollo y el crecimiento de la conectividad de destinos beneficia a las ciudades atendidas, generando desarrollo económico a través de un menor costo de hacer negocios y transportar carga, así como aumentando el turismo.	LATAM juega un papel clave en la gestión y el seguimiento de los factores que influyen en este tema.
Relación con las autoridades	El impacto de un cambio en el entorno regulatorio se da dentro de la organización, afectando todas las operaciones, y fuera de la organización, afectando al sector en general.	LATAM tiene el papel de identificar y monitorear cómo podrían afectar a las decisiones de las autoridades, al desarrollo del grupo y de la industria de la aviación, así como a la conectividad en un país o región y a los clientes.
Turismo sostenible	El impacto se da sobre los destinos que atiende LATAM.	La capacidad para gestionar este tema varía de acuerdo con la participación de LATAM en el tráfico total de pasajeros a una ubicación específica. El grupo pretende tomar un papel activo en promover un equilibrio entre el turismo y la conservación de la cultura y el medioambiente locales.

Índice de contenidos GRI

102-55

GRI 101: Fundamentos 2016	
GRI 102: Contenidos generales 2016	
CONTENIDO	PÁGINA/RESPUESTA
102-1 Nombre de la organización	LATAM Airlines Group S.A.
102-2 Actividades, marcas, productos y servicios	Los principales servicios ofrecidos son el transporte de pasajeros y carga y el programa de pasajero frecuente; no existen casos de servicios prohibidos en ninguno de los mercados operados. Se incluye una descripción completa en las páginas 13, 80 y 99.
102-3 Ubicación de la sede	Santiago, Chile
102-4 Ubicación de las operaciones	24 y 25
102-5 Propiedad y forma jurídica	31 y 36
102-6 Mercados servidos	24 y 25
102-7 Tamaño de la organización	47 y 75
102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	167
102-9 Cadena de suministro	84
102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro	31 y 85
102-11 Principio o enfoque de precaución	LATAM no adopta formalmente el principio de precaución, pero sí incorpora en su planeación posibles impactos operacionales y riesgos a consumidores y a la sociedad. Todos los servicios del grupo – rutas, itinerarios, actividades de mantenimiento y programas de lealtad – cumplen con la legislación vigente.
102-12 Iniciativas externas	15
102-13 Afiliación a asociaciones	116
102-14 Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	10
102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	37
	Pacto Global: 1 y 2

GRI 102: Contenidos generales 2016		
CONTENIDO	PÁGINA/RESPUESTA	
102-17 Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	37	
102-18 Estructura de gobernanza	33	
102-40 Lista de grupos de interés	37 y 87	
102-41 Acuerdos de negociación colectiva	Un 44% de los empleados son sindicalizados y un 83% son cubiertos por acuerdos de negociación colectiva. Esa cobertura llega a 100% entre los tripulantes de mando y 98% entre los tripulantes de cabina.	Pacto Global: 3
102-42 Identificación y selección de grupos de interés	87	
102-43 Enfoque para la participación de los grupos de interés	Además del enfoque descrito en Metodología y materialidad (página 87), la gestión de las relaciones de LATAM con sus grupos de interés se presenta en los capítulos de Compromiso con el futuro/Programa Avión Solidario, Empleados, Clientes y Proveedores.	
102-44 Temas y preocupaciones clave mencionados	87	
102-45 Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	La Memoria incluye todas las filiales. La lista completa de las entidades incluidas en los Estados financieros está disponible en la página 170.	
102-46 Definición de los contenidos de los informes y las coberturas del tema	87	
102-47 Lista de temas materiales	88	
102-48 Reexpresión de la información	Fue necesario reexpresar varios indicadores ambientales publicados anteriormente para corregir errores o actualizar la metodología de cálculo. Cada caso está indicado claramente.	
102-49 Cambios en la elaboración de informes	No hubo.	
102-50 Periodo objeto del informe	Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	
102-51 Fecha del último informe	Abril de 2021	
102-52 Ciclo de elaboración de informes	Anual	
102-53 Punto de contacto para preguntas sobre el informe	investorrelations@latam.com y sostenibilidad@latam.com	
102-54 Declaración de elaboración del informe de conformidad con los estándares GRI	Este informe se ha elaborado de conformidad con la opción Esencial de los Estándares GRI.	
102-55 Índice de contenidos GRI	89	
102-56 Verificación externa	96	



Estándar GRI	Contenido	Página/Respuesta	Pacto Global
Tema material: Salud y seguridad en el aire y en tierra			
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	88	—
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	52 y 76	—
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	53, 55 y 76	—
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	76	—
	403-9 Lesiones por accidente laboral	76 y 168	—
Tema material: Ética y anticorrupción			
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	88	10
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	36 y 37	
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	37	
GRI 205: Anticorrupción 2016	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	36	
	205-3 Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	No hubo casos relevantes en esa materia. 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.	
GRI 206: Competencia desleal 2016	206-1 Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	No hubo multas significativas, es decir, con valores mayores que US\$50 millones o que puedan paralizar la operación o afectar la imagen del grupo.	—
GRI 417: Marketing y etiquetado	417-3 Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing		—
GRI 419: Cumplimiento socioeconómico 2016	419-1 Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico		10



Estándar GRI	Contenido	Página/Respuesta	Pacto Global
Tema material: Puntualidad			
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	88	–
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	81	–
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	81	–
No procede	OTP (<i>on-time performance</i>)	81	–
Tema material: Sostenibilidad económica y financiera			
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	88	–
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	45 y 48	–
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	47	–
GRI 203: Impactos económicos indirectos 2016	203-2 Impactos económicos indirectos significativos	13	–
Tema material: Desarrollo de empleados			
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	88	3, 4 y 5
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	73 y 74	
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	74 y 167	
GRI 401: Empleo 2016	401-1 Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	74 y 167	
GRI 404: Formación y enseñanza 2016	404-1 Media de horas de formación al año por empleado	74	
No procede	Índice de Salud Organizacional	74 y 167	1, 2 y 6

Estándar GRI	Contenido	Página/Respuesta	Pacto Global
Tema material: Mitigación del cambio climático			
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	88	7, 8 y 9
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	57 y 60	
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	65	
GRI 201: Desempeño económico 2016	201-2 Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	63 y 64	7 y 9
GRI 302: Energía 2016	302-1 Consumo energético dentro de la organización	71	
	302-3 Intensidad energética	71	
	302-4 Reducción del consumo energético	64	
GRI 305: Emisiones 2016	305-1 Emisiones directas de gases de efecto invernadero (GEI) - (alcance 1)	65 y 166	
	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	166	8 y 9
	305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	166	
	305-4 Intensidad de las emisiones de GEI	65 y 166	
	305-5 Reducción de las emisiones de GEI	64	
GRI 306: Residuos 2020	306-3 Residuos generados	69	7 y 8
	306-4 Residuos no destinados a eliminación	69	
	306-5 Residuos destinados a eliminación	69	
Tema material: Enfoque en el cliente			
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	88	—
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	25, 78 y 81	—
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	10, 21 y 81	—
No procede	Net Promoter Score (NPS)	81	—



Estándar GRI	Contenido	Página/Respuesta	Pacto Global
Tema material: Red de destinos			
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	88	–
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	13, 23 y 25	–
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	23, 24 y 25	–
No procede	Destinos	24 y 25	–
Tema material: Relación con las autoridades			
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	88	10
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	37 y 117	
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	37 y 91	
GRI 415: Política pública 2016	415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	37	
Tema material: Turismo sostenible			
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	88	–
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	14, 58 and 59	–
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	59	–
GRI 203: Impactos económicos indirectos 2016	203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados	59	–
Otros estándares GRI monitoreados			
GRI 303: Agua y efluentes 2018	303-3 Extracción de agua	71	–
GRI 305: Emisiones 2016	305-6 Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO)	166	–
	305-7 Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	166	–



Glosario

ABEAR: Asociación Brasileña de Empresas Aéreas

ADR: *American Depositary Receipt*

AENOR: Asociación Española de Normalización y Certificación

AFP: Administradoras de Fondos de Pensiones

ALTA: Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo

ANAC: Agencia Nacional de Aviación Civil – Brasil

API: Action Plan Index (índice de planes de acción)

APU: Auxiliary Power Unit (motores y unidades auxiliares de energía)

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

ATAC: Asociación de Transporte Aéreo de Colombia

ATAG: Grupo de Acción del Transporte Aéreo

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

B3: Bolsa de Valores de Brasil

CEIV Pharma: Center of Excellence of Independent Validators Pharma (Centro de Excelencia para Validadores Independientes)

CEO: director ejecutivo

CMF: Comisión para el Mercado Financiero (Chile)

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

CVM: Comisión de Valores Mobiliarios (Brasil)

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.

DJSI: Índice de Sostenibilidad Dow Jones

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

GLP: gas licuado de petróleo

GRI: Global Reporting Initiative (Iniciativa de Reporte Global)

HEPA: High-Efficiency-Particulate Arrestors, filtros con alta eficiencia en la retención de partículas. Son utilizados en los sistemas de circulación de aire en los aviones y retiran más de 99,9% de las impurezas, como virus y bacterias, del aire

IAG: International Airlines Group

IASB: International Accounting

Standards Board (Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad)

IATA: Asociación de Transporte Aéreo Internacional

IEnvA: Evaluación Ambiental de la IATA

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

IIRC: Consejo Internacional de Reporte Integrado

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

IPCC: Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático

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

OCDE: Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible

OHI: Organizational Health Index (Índice de Salud Organizacional)

OIT: Organización Internacional del Trabajo

ONU: Organización de las Naciones Unidas

OPA: Oferta pública de adquisición de acciones ordinarias

OPEP: Organización de Países Exportadores de Petróleo

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)

PMA: Aprobación de Fabricación de Partes – proveedores de piezas certificados por los organismos aeronáuticos

PPH: 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* (ingresos por pasajero-kilómetro) – total de pasajeros pagados multiplicados por la distancia recorrida

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

SEC: Comisión de Bolsa y Valores de Estados Unidos

SGA: Sistema de Gestión Ambiental

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

TPI: *third-party intermediary* (tercero intermediario)

Verificación externa



INFORME DE REVISIÓN INDEPENDIENTE DE LA MEMORIA INTEGRADA 2021 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 2021 de LATAM:

Alcance

Revisión de seguridad limitada de la adaptación de los contenidos e indicadores de sostenibilidad de la Memoria Integrada 2021, 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 2021 a los recomendados por el Estándar GRI en su opción de conformidad Esencial, y comprobación que los indicadores verificados incluidos en esta Memoria 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 2021, 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:

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

- ✓ Respecto de los indicadores verificados, podemos afirmar que no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que la Memoria Integrada 2021 de LATAM no ha sido elaborada de acuerdo con el Estándar GRI en los aspectos señalados en el alcance.

Responsabilidades de la Dirección de LATAM y de Deloitte

La preparación de la Memoria Integrada 2021, 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 un informe independiente, basado en los procedimientos aplicados en nuestra revisión.

Este informe ha sido preparado exclusivamente en interés de LATAM, de acuerdo a los términos establecidos en la Carta de Compromiso.

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 28/03/2022.

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 2021 de LATAM.

Saluda atentamente a ustedes,



Christian Durán
Socio
30 de marzo, 2022

Anexos

En este capítulo

98	PERFIL	117	NUESTRO NEGOCIO
98	Constitución legal	117	Marco regulatorio
98	Objeto de la sociedad	125	Hechos esenciales
98	Propiedades, plantas y equipos	143	Factores de riesgo
99	Marcas y patentes		
99	Información adicional	166	COMPROMISO CON EL FUTURO
		166	Indicadores ambientales
99	OPERACIONES		
99	Flota	167	EMPLEADOS
		167	Indicadores de gestión de personal
100	GOBIERNO CORPORATIVO		
100	Pacto de Accionistas		
105	Composición del Directorio		
108	Informe Anual de Gestión del Comité de Directores		
114	Principales ejecutivos		
116	Afiliación a asociaciones		



Perfil

QUIÉNES SOMOS

LATAM Airlines Group S.A.

RUT: 89.862.200-2

Domicilio: Santiago

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 relacionados 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 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 la región central de la capital, 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 de 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.



Perfil

QUIÉNES SOMOS

MARCAS Y PATENTES

El grupo utiliza diversas marcas comerciales, que están debidamente registradas ante los organismos competentes en los diversos países en donde operan o que constituyen el origen y/o destino de dichas operaciones, con el objetivo de distinguir y comercializar sus productos y servicios en ese país. Entre las principales marcas están: LATAM Airlines, LATAM Airlines Brasil, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador, LATAM Airlines Perú, LATAM Cargo, LATAM PASS y LATAM Travel, entre otras.102-2

INFORMACIÓN ADICIONAL

Seguros aeronáuticos: LATAM cuenta con Seguro de Aviación, Casco y Responsabilidades Legales, que cubre todos los riesgos inherentes a la navegación aérea comercial, como la pérdida o avería de aeronaves, motores y piezas de repuesto y responsabilidad civil frente a terceros (pasajeros, carga, equipaje, aeropuertos, etc.). Desde la asociación de LAN y TAM, el seguro del 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 tradujo en mejoras en la cobertura y menores costos operativos.

Seguros generales: cubren diversos riesgos que pueden afectar el patrimonio de la empresa, que está protegido por un seguro multiriesgo (que incluye riesgos de incendio, robo, equipos informáticos, remesas de valores y otros, con base en coberturas de todos los riesgos), seguro automotriz, seguro de transporte aéreo y marítimo y seguro de responsabilidad civil. Además, la empresa contrata seguros de vida y accidentes que cubren al personal del grupo.

Clientes: ningún cliente de LATAM representa individualmente más de un 10% de las ventas.

Proveedores: en 2021, 15 proveedores representaban individualmente más del 10% de su categoría: Orbital, Acciona y Talma (aeropuerto), Unilode Aviation Solutions (administración local), Gate Gourmet y LSG Sky Chefs (abastecimiento), Expeditors y Transporte Redvan (transportes), Facebook, Google Inc. y Graphene (marketing), CAE y Amil (servicios a empleados), Hotel Miami BL Partners (hoteles) y Everfit S.A. (uniformes).

Operaciones

FLOTA

	Longitud (m)	Envergadura (m)	Asientos	Velocidad crucero (km/h)	Peso máximo de despegue (kg)
Flota de corto alcance/ narrow-body					
Airbus A319-100	33,8	34,1	144	830	70.000
Airbus A319-200	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	174	830	89.000
Flota de largo alcance/ wide-body					
Airbus A350-900	66,8	64,8	348	903	280.000
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
Flota de carga					
Boeing 767-300F	54,9	47,6	445,3	851	186.880

Gobierno corporativo

ESTRUCTURA DE PROPIEDAD

PACTO DE ACCIONISTAS¹

¹ Con fecha 1 de diciembre de 2021 y 5 de enero de 2022, las sociedades TEP Chile S.A. y TEP Aeronáutica S.A., parte del Grupo Amaro, realizaron ventas de las últimas acciones que tenían en la Sociedad, respectivamente, saliendo así de la propiedad de LATAM.

Tras la combinación de LAN y TAM en junio de 2012, TAM S.A. continúa existiendo como subsidiaria de Holdco I y de LATAM, mientras que LAN Airlines S.A. se ha renombrado como “LATAM Airlines Group S.A.”

Previo a la consumación de la combinación de los negocios, LATAM Airlines Group y el Grupo Cueto, actualmente un accionista mayoritario, firmaron diversos acuerdos de accionistas con TAM, el Grupo Amaro (actuando a través de TEP Chile) y Holdco I, estableciendo acuerdos y restricciones relativos al gobierno corporativo para intentar equilibrar las participaciones de LATAM Airlines Group, en su papel de propietaria de prácticamente todos los derechos económicos de TAM y la del Grupo Amaro, al prohibir la toma de ciertas acciones y decisiones corporativas importantes específicas sin aprobación de una mayoría cualificada de los accionistas y/o del directorio de Holdco I o TAM. Estos acuerdos de accionistas también establecen el acuerdo de las partes sobre el gobierno y la gestión de LATAM Airlines Group tras la consumación de la combinación de LAN y TAM.

Gobierno y Gestión de LATAM Airlines Group

Nos referimos al acuerdo de accionistas entre el Grupo Cueto y el Grupo Amaro (actuando a través de TEP Chile), que establece el acuerdo entre partes relativo al gobierno, la gestión y la operación de LATAM Airlines Group, así como a la votación y transferencia de sus respectivas acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y las acciones con derecho a voto de TEP Chile en Holdco I, como “acuerdo de accionistas Cueto Amaro.” Nos referimos al acuerdo de accionistas entre LATAM Airlines Group S.A. y TEP Chile, que establece acuerdos sobre el gobierno, la gestión y la operación de LATAM Airlines Group, como el “acuerdo de accionistas de LATAM Airlines Group-TEP.” El acuerdo de accionistas Cueto Amaro y el acuerdo de accionistas de LATAM Airlines Group-TEP establecen el acuerdo de las partes sobre el gobierno y la gestión de LATAM Airlines Group tras su entrada en vigor.

Esta sección describe las disposiciones fundamentales del acuerdo de accionistas Cueto Amaro y del acuerdo de accionistas de LATAM Airlines Group-TEP. La descripción del acuerdo de accionistas de LATAM Airlines Group-TEP resumido más adelante y en cualquier otra sección de este informe anual contenido en el Formulario

20-F está calificado por completo en referencia al texto íntegro de los acuerdos de accionistas, presentado como anexo de este informe anual contenido en el Formulario 20-F.

Composición del Directorio de LATAM Airlines Group

A partir de abril de 2017, no existen restricciones en el acuerdo de accionistas Cueto Amaro ni en el acuerdo de accionistas de LATAM Airlines Group-TEP en cuanto a la composición del directorio de LATAM Airlines Group. Por ende, una vez elegidos conforme a las normas chilenas, los miembros del directorio de LATAM Airlines Group tienen derecho a nombrar a cualquier miembro como presidente de éste, de vez en vez, conforme a los estatutos de LATAM Airlines Group. Así pues, en mayo de 2017, el 14 de mayo de 2019 y el 30 de abril de 2020, Ignacio Cueto Plaza fue electo Presidente del Directorio.

El 1 de abril de 2020 y el 17 de abril de 2020, Juan José Cueto Plaza y Carlos Heller Solari renunciaron al directorio de LATAM Airlines Group y en sustitución, el directorio designó a Enrique Cueto Plaza y Enrique Ostalé Cambiaso, respectivamente. Ambos fueron elegidos por los accionistas en la Asamblea Ordinaria del 30 de abril de 2020.

Recientemente, el 7 de septiembre de 2020, Giles Agutter renunció al directorio de LATAM Airlines Group y como su reemplazo, el consejo de administración nombró a Alexander D. Wilcox el 6 de octubre de 2020 hasta la próxima Asamblea Ordinaria de Accionistas de LATAM, que debería tener lugar durante el primer trimestre de 2021, instancia en la que tendrá lugar la elección y renovación de todo el Directorio.

Gestión de LATAM Airlines Group

El 10 de septiembre de 2019, LATAM anunció que Enrique Cueto Plaza, Director Ejecutivo de LATAM (“CEO LATAM”) desde junio de 2012, quien dejó este cargo al 31 de marzo de 2020, sería reemplazado a partir de esa fecha por Roberto Alvo, actual Director Comercial de LATAM. El CEO LATAM es el funcionario de mayor rango en LATAM Airlines Group y reporta directamente al Directorio de LATAM. El CEO de LATAM es responsable de la supervisión, dirección y el control general del negocio de LATAM Airlines Group y algunas otras obligaciones establecidas en el acuerdo de accionistas de LATAM Airlines Group-TEP. Luego de la eventual salida del CEO LATAM en funciones, nuestro directorio seleccionará a su sucesor tras recibir recomendaciones del Comité de Liderazgo.

Las oficinas principales de LATAM Airlines Group permanecen en Santiago, Chile.

Gobierno y Gestión de Holdco I y TAM

Nos referimos al acuerdo de accionistas entre Holdco I y TEP Chile, que establece acuerdos sobre el gobierno, la gestión y la operación de Holdco I y la votación y transferencia de acciones con derecho a voto de Holdco I, como el “acuerdo de accionistas de Holdco I” y al acuerdo de accionistas entre nosotros, Holdco I, TAM y TEP Chile, que establece nuestro acuerdo sobre el gobierno, la gestión y la operación de TAM y sus subsidiarias luego de su entrada en vigor como el “Acuerdo de accionistas de TAM.” El acuerdo de accionistas de Holdco I y el acuerdo de accionistas de TAM establecen el acuerdo de las partes sobre el gobierno y la gestión de Holdco I, TAM y sus subsidiarias (de manera colectiva, el “Grupo TAM”) tras la combinación de LAN y TAM.

Esta sección describe las disposiciones fundamentales del acuerdo de accionistas de Holdco I y el acuerdo de accionistas de TAM. Las descripciones del acuerdo

de accionistas de Holdco I y del acuerdo de accionistas de TAM resumido más adelante y en cualquier otra sección de este informe anual contenido en el Formulario 20-F están calificadas por completo en referencia al texto íntegro de los acuerdos de accionistas antes mencionados, presentados como anexos de este informe anual contenido en el Formulario 20-F.

Composición del Directorio de Holdco I y de TAM

El acuerdo de accionistas de Holdco I y el de TAM generalmente estipulan directorios idénticos y el mismo director general para Holdco I y TAM, donde LATAM nombrará a dos directores y TEP Chile a cuatro (incluyendo al presidente del directorio).

El acuerdo de accionistas Cueto Amaro estipula que las personas elegidas por, o a nombre del Grupo Cueto o del Grupo Amaro para el directorio también deberán ser parte de los directorios de Holdco I y de TAM.

Gestión de Holdco I y TAM

Los negocios y asuntos diarios de Holdco I serán gestionados por el CEO del Grupo TAM bajo la supervisión del directorio de Holdco I. Los negocios y asuntos diarios de TAM serán gestionados por el TAM Diretoria bajo la supervisión del directorio de TAM. TAM

Diretoria quedará integrado por el CEO del Grupo TAM, el CFO de TAM, el COO de TAM y el CCO de TAM. Actualmente, el CEO de TAM será el CEO inicial de Holdco I y TAM o bien, el “CEO de Grupo TAM” y cualquier CEO sucesor será seleccionado por LATAM de entre tres candidatos propuestos por TEP Chile. El CEO del Grupo TAM será responsable de la supervisión, dirección y control general del negocio y las operaciones de Grupo TAM (distintas del negocio de pasajeros internacional de LATAM Airlines Group) y llevará a cabo todas las órdenes y resoluciones del Directorio de TAM. El director financiero inicial de TAM, o el “CFO de TAM”, ha sido seleccionado en conjunto por LATAM y TEP Chile y cualquier CFO sucesor será seleccionado por TEP Chile de entre tres candidatos propuestos por LATAM. El director de operaciones de TAM, o el “COO de TAM” y el director comercial de TAM, o el “CCO de TAM”, serán seleccionados y recomendados conjuntamente al directorio de TAM por el CEO y el CFO de Grupo TAM y aprobado por el directorio de TAM. Los acuerdos de accionistas también regulan la composición de los directorios de las subsidiarias de TAM.

Tras la combinación, la sede de TAM permanece en São Paulo, Brasil.

Acciones por Mayoría Cualificada

Ciertas acciones de Holdco I o TAM requieren aprobación de una mayoría cualificada del directorio o de los accionistas de Holdco I o TAM, que a su vez requieren de la aprobación de LATAM y TEP Chile antes de que las acciones especificadas puedan realizarse. Las acciones que requieren aprobación por mayoría del directorio de Holdco I o del directorio de TAM incluyen, según sea el caso:

- Aprobación del presupuesto anual y plan de negocios y el negocio multianual (a los que nos referimos colectivamente como los “planes aprobados”), así como cualquier modificación a estos planes;
- Para tomar o acordar tomar cualquier acción que cause, o exista probabilidad razonable de que cause, de manera independiente o en conjunto, cualquier gasto de capital, operativo u otro para cualquier Empresa de TAM y sus subsidiarias mayor a (i) lo que resulte menor entre 1% del ingreso o 10% de la utilidad bajo los planes aprobados, con respecto a acciones que afecten el estado de resultados, o (ii) lo que resulte menor entre 2% de los activos y 10% del efectivo y equivalentes al efectivo (según la definición de las

PACTO DE ACCIONISTAS

NIIF) conforme a lo establecido en el plan aprobado vigente en el momento, con respecto a acciones que afecten el estado de flujo de efectivo;

- Crear, disponer, o admitir a nuevos accionistas a cualquier subsidiaria de la sociedad relevante, salvo en la medida de lo explícitamente contemplado en los planes aprobados;
- Aprobar la adquisición, enajenación, modificación o gravamen por parte de cualquier compañía de TAM de cualquier activo con valor superior a \$15 millones o de cualquier valor de renta variable o convertible en renta variable de cualquier Compañía de TAM u otra compañía, salvo en la medida en que se encuentre explícitamente contemplado en los planes aprobados;
- Para aprobar cualquier inversión en activos no relacionados con el propósito corporativo de cualquier compañía de TAM, salvo en la medida de lo explícitamente contemplado en los planes aprobados;

- Firmar cualquier acuerdo por un monto mayor a \$15 millones, salvo en la medida de lo explícitamente contemplado en los planes aprobados;
- Firmar cualquier acuerdo relacionado con participación accionaria, empresas conjuntas, colaboraciones comerciales, membresías de alianzas y acuerdos de código compartido, salvo según lo aprobado en los planes de negocios y presupuestos vigentes al momento, salvo en la medida de lo explícitamente contemplado en los planes aprobados;
- Cancelar, modificar o ceder cualquier derecho o reclamo de una sociedad relevante o de sus subsidiarias bajo cualquier acuerdo por un monto superior a \$15 millones, salvo en la medida de lo explícitamente contemplado en los planes aprobados;
- Iniciar, participar, comprometer, o acordar cualquier acción importante con respecto a cualquier litigio o proceso legal por un monto superior a \$15 millones, relativo a la sociedad relevante, salvo en la medida de lo explícitamente permitido en los planes aprobados;
- Aprobar la ejecución, enmienda, cancelación o ratificación de acuerdos con partes relacionadas, salvo en

- la medida de lo explícitamente contemplado en los planes aprobados;
- Aprobar cualquier estado financiero, enmienda o política contable, de dividendos o fiscal de la sociedad relevante;
- Aprobar la asignación de cualquier participación o garantía en valores para asegurar obligaciones de terceros;
- Nombrar ejecutivos distintos del CEO de Holdco I o el Director de TAM o para reelegir al entonces actual CEO de TAM o director financiero de TAM; y aprobar cualquier voto que emita la compañía correspondiente o sus filiales en su calidad de accionista.

Las acciones que requieren aprobación de una mayoría de accionistas incluyen:

- Aprobar cualquier enmienda a los estatutos de cualquier sociedad relevante o de sus subsidiarias respecto de los siguientes asuntos: (i) objeto social; (ii) capital social; (iii) derechos inherentes a cada clase de acciones y sus accionistas; (iv) las atribuciones de las asambleas ordinarias de accionistas o las limitaciones a las atribuciones del directorio; (v) cambios en el número de directores o funcionarios; (vi)

el plazo; (vii) el cambio en la sede corporativa de una empresa relevante; (viii) la composición, atribuciones y pasivos de gestión de cualquier sociedad relevante; y (ix) dividendos y otras distribuciones;

- Aprobar la desintegración, liquidación o disolución de una sociedad relevante;
- Aprobar la transformación, fusión, escisión, o cualquier tipo de reorganización corporativa de una sociedad relevante;
- Pagar o repartir dividendos o cualquier otra distribución a accionistas;
- Aprobar la emisión, redención o amortización de cualquier valor de deuda, renta variable o convertible;
- Aprobar un plan o la enajenación mediante venta, gravamen u otro método de 50% o más de los activos, según lo establecido en el balance general del año anterior, de Holdco I;
- Aprobar la enajenación mediante venta, gravamen u otro método de 50% o más de los activos de Holdco I que representen al menos 20% de Holdco I, o aprobar la venta, gravamen o enajenación de valores de renta variable que provoquen a Holdco I la pérdida de control;

Gobierno corporativo

ESTRUCTURA DE PROPIEDAD

PACTO DE ACCIONISTAS

- Aprobar el otorgamiento de cualquier participación de valores o garantías para asegurar obligaciones superiores a 50% de los activos de la sociedad relevante; y
- Aprobar la ejecución, enmienda, cancelación o ratificación de actos o acuerdos con partes relacionadas, pero sólo si la ley vigente requiere de aprobación para tales temas.

Convenciones de Voto, Transferencias y otros Acuerdos

Convenciones de Voto

El Grupo Cueto y TEP Chile han convenido, dentro del acuerdo de accionistas Cueto Amaro, votar de la siguiente manera, con respecto a sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group correspondientes:

- Las partes acuerdan votar con respecto a sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group para apoyar a otras partes en la remoción o sustitución de directores que tales partes hayan elegido al Directorio de LATAM Airlines Group;

- Las partes acuerdan consultarse unas a otras y usar sus esfuerzos de buena fe para alcanzar un acuerdo en todas las acciones (distintas de aquellas que requieran la aprobación de una mayoría conforme a la Ley Chilena) que emprenda el Directorio de LATAM o las asambleas de accionistas de LATAM y, de no lograr tal acuerdo, seguir las propuestas de nuestro Directorio;
- Las partes acuerdan mantener el tamaño del Directorio de LATAM Airlines Group en nueve directores en total y mantener el quórum requerido para las acciones del Directorio de LATAM Airlines Group en una mayoría del total de directores del Directorio de la Empresa; y
- Si después de los esfuerzos de buena fe para alcanzar un acuerdo en todas las acciones que requieran la aprobación de una mayoría cualificada conforme a la ley Chilena y un periodo de mediación, las partes no logran tal acuerdo, entonces TEP Chile ha acordado votar en dicho asunto de mayoría cualificada como le indique el Grupo Cueto, a lo que nos referimos como “voto dirigido”.

Las partes del acuerdo de accionistas de Holdco I y de TAM han acordado usar el voto de sus acciones de Holdco I con derecho y las acciones de TAM

para hacer efectivos los acuerdos con respecto a la representación en el directorio de TAM, antes mencionado.

Restricciones de Transferencia

Conforme al acuerdo de accionistas Cueto Amaro, el Grupo Cueto y TEP Chile están sujetos a ciertas restricciones sobre la venta, transferencia o promesa de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y (sólo en el caso de TEP Chile) de las acciones con derecho a voto de Holdco I de su propiedad. Salvo por una cantidad limitada de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, ni el Grupo Cueto ni TEP Chile tenían permitido vender sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y TEP Chile no tenía permitido vender sus acciones con derecho a voto de Holdco I hasta junio de 2015. Desde entonces, la venta de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group por cualquiera de las partes está permitida, sujeto a (i) ciertas limitantes sobre el volumen y la frecuencia de estas ventas y (ii) sólo en el caso de TEP Chile, que ésta cumpla con requisitos mínimos de propiedad. El 31 de diciembre de 2021 o posteriormente, TEP Chile podrá vender todas sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group y todas las acciones con derecho a voto de Holdco I en bloque, sujeto a (x) aprobación del beneficiario por el directorio de LATAM, (y) que la condición de que la venta no tenga efecto adverso y (z) un derecho a

tanto a favor del Grupo Cueto, a lo que nos referimos de manera colectiva como “disposiciones de venta de bloque”. Un “efecto adverso” se define en el acuerdo de accionistas Cueto Amaro como un efecto adverso importante sobre la capacidad de Holdco I y nuestra de tener o recibir todos los beneficios de la propiedad de TAM y sus subsidiarias o la capacidad de TAM y sus subsidiarias de operar sus negocios de aviación en todo el mundo. El Grupo Cueto ha acordado transferir las acciones con derecho a voto de Holdco I adquiridas conforme a dicho derecho a tanto a LATAM por la misma contraprestación pagada por dichas acciones.

Asimismo, TEP Chile podrá vender a LATAM Airlines Group acciones ordinarias y con derecho a voto de Holdco I de su propiedad en bloque, sujeto al cumplimiento de las disposiciones de la venta en bloque, si sucede un evento de liberación (como se describe a continuación) o si TEP Chile debe realizar dos o más votos dirigidos dentro de cualquier periodo de 24 meses en dos asambleas de accionistas de LATAM Airlines Group (consecutivas o no) que se celebren con al menos 12 meses de diferencia y donde LATAM Airlines Group aún no haya ejercido la totalidad de su opción de conversión descrita a continuación. Un “evento de liberación”



PACTO DE ACCIONISTAS

sucedirá si (i) sucede 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 nombrada 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.

Además, a partir del 31 de diciembre de 2021 y luego de que llegue la fecha de activación de la propiedad plena TEP Chile podrá vender todas o parte de sus acciones ordinarias de LATAM Airlines Group, sujeto a (x) derecho a tanto a favor del Grupo Cueto y, (y) las restricciones sobre la venta de acciones ordinarias de LATAM Airlines Group más de una vez por periodo de 12 meses.

El acuerdo de accionistas Cueto Amaro ofrece ciertas excepciones a estas restricciones sobre la transferencia de ciertas promesas de acciones ordinarias

de LATAM Airlines Group realizadas por las partes y para transferencias a filiales, en ambos casos bajo ciertas circunstancias acotadas.

Restricción sobre transferencias de acciones de TAM
LATAM accedió en el acuerdo de accionistas de Holdco I a no vender o transferir acciones de TAM a ninguna persona (salvo nuestras filiales) mientras que TEP Chile tenga 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 Cueto Amaro y el acuerdo de accionistas de Holdco I, tenemos el derecho unilateral de convertir nuestras acciones de acciones sin derecho a voto

de Holdco I a acciones con derecho a voto de Holdco I en el más amplio sentido permitido por 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. En febrero de 2019, completamos los procedimientos para el canje de acciones de Holdco I S.A., a través del cual LATAM Airlines Group SA aumentó su participación indirecta en TAM S.A., de 48,99% a 51,04%. Esta transacción se llevó a cabo de conformidad con la Medida Provisional 863/2018, del 13 de diciembre de 2018, mediante la cual se permite la participación de hasta 100% de capital extranjero en las aerolíneas de Brasil.

A partir del 31 de diciembre de 2021 y una vez que hayamos convertido la totalidad de nuestras acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I, conforme a lo permitido por la ley brasileña y otras leyes aplicables, tendremos el derecho a adquirir todas las acciones con derecho a voto de Holdco I que sean propiedad de los accionistas mayoritarios de TAM por un total equivalente a la que en ese momento sea su base fiscal en tales acciones y otros costos incurridos por ellos para

realizar dicha venta, monto al que nos referimos como “contraprestación de venta”. Si no ejercemos de manera oportuna nuestro derecho a compra sobre estas acciones o si, posterior al 31 de diciembre de 2021, conforme a lo permitido por la ley brasileña y otras leyes aplicables, tenemos el derecho a convertir la totalidad de nuestras acciones sin derecho a voto de Holdco I de nuestra propiedad en acciones con derecho a voto de Holdco I y que dicha conversión no conlleve efectos adversos pero que no hayamos ejercido la totalidad de dicho derecho antes de un plazo determinado, los accionistas mayoritarios de TAM tendrán derecho a ofertarnos sus acciones con derecho a voto de Holdco I por un monto equivalente 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

IGNACIO CUETO PLAZA

Presidente del Directorio
Rut: 7.040.324-2



Ignacio Cueto ha servido como miembro del Directorio de LATAM Airlines Group y como Presidente desde abril de 2017 y fue reelegido al Directorio de LATAM en abril de 2019 y abril de 2020. La trayectoria de Cueto en la industria de aviación se inició hace más de 30 años. En 1985, Cueto asumió el cargo de Vicepresidente de Ventas en Fast Air Carrier, una empresa de carga nacional en esa época. En 1985, Cueto pasó a ser Gerente de Servicio y Gerente Comercial de la oficina de ventas de Miami. Posteriormente, ocupó un cargo en el Directorio de Ladeco (de 1994 a 1997) y de LAN (de 1995 a 1997). Fue Presidente de LAN Cargo de 1995 a 1998, CEO del Negocio de Pasajeros de 1999 a 2005 y Presidente y Director de Operaciones de LAN desde 2005 hasta la combinación con TAM en 2012. Posteriormente, fue CEO de LAN hasta abril de 2017. Cueto también encabezó el establecimiento de las distintas filiales que tiene LATAM en Sudamérica, así como la implementación de alianzas clave con otras aerolíneas. Cueto es miembro del Grupo Cueto. Al 28 de febrero de 2021, Cueto compartía la propiedad efectiva de 99.381.777 acciones ordinarias de LATAM Airlines Group (16,39% de las acciones en circulación de LATAM Airlines Group) detentadas por el Grupo Cueto.

ENRIQUE CUETO PLAZA

Vicepresidente del Directorio
Rut: 6.694.239-2



Enrique Cueto ha sido miembro del consejo de LATAM Airlines Group desde abril de 2020. Anteriormente, ocupó el cargo de Director Ejecutivo de LATAM Airlines Group ("CEO"), desde la combinación entre LAN y TAM en junio de 2012. De 1983 a 1993, Cueto fue CEO de Fast Air, una aerolínea de transporte de carga chilena. De 1993 a 1994, fue miembro del Directorio de LAN Airlines. Posteriormente, ocupó el cargo de CEO en LAN hasta junio de 2012. Enrique Cueto es miembro de la Junta de Gobernadores de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo ("IATA"). También es miembro del Directorio de la Fundación Endeavor, una organización dedicada a promover el emprendimiento en Chile y Miembro Ejecutivo de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo ("ALTA"). Es hermano de Ignacio Cueto, Presidente del Directorio. Enrique Cueto es también miembro del Grupo Cueto. Al 28 de febrero de 2021, Cueto compartía la propiedad efectiva de 99.381.777 acciones ordinarias de LATAM Airlines Group (16,39% de las acciones en circulación de LATAM Airlines Group) detentadas por el Grupo Cueto.

ENRIQUE OSTALÉ CAMBIASO

Director
Rut: 8.681.278-9



Enrique Ostalé se unió al Directorio de LATAM Airlines Group en abril de 2020. Él fue Presidente del Directorio de Walmart Chile S.A. hasta marzo de 2021 y actualmente es Presidente del Directorio de Walmart México y Centroamérica SBA, hasta abril de 2022, como se anunció públicamente. Antes de este cargo, fue Vicepresidente Ejecutivo y Director Ejecutivo Regional – Reino Unido, América Latina y África, en Walmart International. Ostalé asumió este papel regional ampliado en abril de 2017 después de servir previamente como CEO de Walmart Latinoamérica, India y África (2016-17), como CEO de Walmart México, Centroamérica y América Latina (2013-16) y presidente y CEO de Walmart Chile (2006-13), cuando lideró la exitosa transición de D&S S.A a lo que hoy es Walmart Chile, tras su adquisición por Walmart Inc. en 2009. Ostalé es licenciado en Economía y Administración de Empresas por la Universidad Adolfo Ibáñez y tiene una Máster en Ciencias en Contabilidad y Finanzas por la London School of Economics.

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

COMPOSICIÓN DEL DIRECTORIO

NICOLÁS EBLEN HIRMAS

Director

Rut: 15.336.049-9



Nicolás Eblen ha servido en el Directorio de LATAM desde abril de 2017 y fue reelegido al Directorio de LATAM en abril de 2019 y abril de 2020. Eblen es actualmente CEO de Inversiones Andes SpA, cargo que ha ocupado desde 2010. Asimismo, es miembro del Directorio de Granja Marina Tornagaleones S.A., Río Dulce S.A., Patagonia SeaFarms Inc., SalmonChile A.G. y Sociedad Agrícola La Cascada Ltda. Eblen es Ingeniero Industrial, especializado en Informática, de la Pontificia Universidad Católica de Chile y tiene un Máster en Administración de la Harvard Business School. Al 28 de febrero de 2021, el Grupo Eblen compartía la propiedad efectiva de 27.644.702 acciones ordinarias de LATAM Airlines Group (4,56% de las acciones en circulación de LATAM Airlines Group).

HENRI PHILIPPE REICHSTUL

Director

Rut: 48.175.668-5



Henri Philippe Reichstul se unió al Directorio de LATAM en abril de 2014 y fue reelegido en abril de 2019 y abril de 2020. Reichstul es ciudadano brasileño y ha ocupado el cargo de Presidente de Petrobras y del IPEA (Instituto de Investigación Económica Aplicada de Brasil) y Vicepresidente Ejecutivo de Banco Inter American Express S.A. Actualmente, además de sus roles como miembro del Consejo de Administración de TAM y LATAM Group, también es miembro del Directorio de Repsol y presidente del Directorio de Fives, entre otros. Reichstul es economista titulado de la Facultad de Economía y Administración de la Universidad de São Paulo y tiene estudios de posgrado en la misma disciplina, de Hertford College, Universidad de Oxford.

PATRICK HORN

Director

Rut: 6.728.323-6



Patrick Horn ha servido en el Directorio de LATAM Airlines Group desde abril de 2019 y fue reelegido en abril de 2020. Actualmente es miembro del Consejo Económico de la Universidad de los Andes y director de organizaciones sin fines de lucro como Aportes Chile. Tiene más de 35 años de experiencia como ejecutivo, tanto en Chile como en el extranjero, en empresas como British American Tobacco Co., Unilever, Compañía Sudamericana de Vapores y Grupo Ultramar, donde también fue director de subsidiarias. Horn se graduó como Ingeniero Civil Industrial de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y tiene un Máster en Ciencias en Ingeniería Industrial del Instituto de Tecnología de Georgia, Estados Unidos. Ha participado en programas ejecutivos en los centros de capacitación de British American Tobacco Co. y Unilever en Londres, y en Kellogg Business School. También completó un programa de gestión empresarial (PADE) en la Escuela de Negocios (ESE) de la Universidad de los Andes.

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

COMPOSICIÓN DEL DIRECTORIO

ALEXANDER WILCOX

Director
Rut: extranjero



Alexander Wilcox ha servido en el Directorio de LATAM Airlines Group desde octubre de 2020. Reside en los Estados Unidos y tiene amplia experiencia en la industria de la aviación, donde se desempeñó en puestos ejecutivos en diversas aerolíneas entre 1996 y 2005. Wilcox es cofundador y CEO de JSX, una aerolínea de chárter de servicio público en los EE.UU. Asistió a la Universidad de Vermont donde se graduó en Ciencias Políticas y Lengua Inglesa.

EDUARDO NOVOA

Director
Rut: 7.836.212-K



Eduardo Novoa ha servido en el Directorio de LATAM desde abril de 2017 y fue reelegido al Directorio de LATAM en abril de 2019 y abril de 2020. Asimismo, Novoa es miembro del Directorio de Cementos Bio-Bio, Grupo Ecomac, ESSAL y del consejo asesor de STARS y Endeavor. También fue parte del Directorio de Esval, Soquimich, Grupo Drillco, Techpack, Endesa-Américas, Grupo Saesa, Grupo Chilquinta y varias compañías más de la región que eran subsidiarias de Enersis y AFP Provida. También fue miembro del Directorio de Amcham-Chile, la Asociación de Empresas Eléctricas, YPO-Chile, Chile Global Angels y diversos Start-Ups. Entre 1990 y 2007, fue ejecutivo de diversas empresas, como son CorpGroup, Enersis, Endesa, Blue Circle, PSEG y Grupo Saesa. Novoa es Licenciado en Administración de la Universidad de Chile y tiene un Máster en Administración de la Universidad de Chicago. Ha participado en programas ejecutivos en Harvard, Stanford y Kellogg y fue profesor de finanzas y economía en diversas universidades de Chile.

SONIA VILLALOBOS

Directora
Rut: 21.743.859-4



Sonia J.S. Villalobos se unió al Consejo de LATAM Airlines en agosto de 2018 y fue reelegida al Directorio de LATAM en abril de 2019 y abril de 2020. Villalobos es ciudadana brasileña y directora permanente del Directorio de Petrobras y Telefónica Vivo. Es socia fundadora de la empresa Villalobos Consultoria desde 2009 y profesora de posgrado en finanzas en Insper desde 2016. Entre 2005 y 2009, fue Gerente de Fondos en América Latina, en Chile, administrando fondos mutuos e institucionales de Larrain Vial AGF. De 1996 a 2002, fue responsable de inversiones de capital privado en Brasil, Argentina y Chile para Bassini, Playfair & Associates, LLC. En 1989 fue Jefa de Investigación del Banco Garantía. Se graduó en Administración Pública de EAESP/ FGV en 1984 y obtuvo un Máster en Finanzas de la misma institución en 2004. Fue la primera persona de Latinoamérica en recibir la certificación CFA, en 1994. Como voluntaria, participa en el Consejo de la CFA Society Brasil, una asociación sin fines de lucro que reúne a casi 1.000 profesionales que poseen la certificación CFA (Chartered Financial Analyst) en Brasil.

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 2021.

I. INTEGRACIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

El Comité de Directores de la Sociedad está integrado por los señores Eduardo Novoa Castellón, Patrick Horn García y Nicolás Eblen Hirmas, quienes detentan la calidad de independientes bajo la legislación norteamericana. Bajo la legislación chilena los dos primeros tienen la calidad de directores independientes. El Comité de Directores es presidido por el señor Eduardo Novoa Castellón.

Los directores fueron elegidos en la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada con fecha 20 de abril de 2021 y la duración de sus funciones es de dos años, conforme a lo dispuesto en los estatutos de la Sociedad.

II. INFORME DE ACTIVIDADES DEL COMITÉ

Durante el ejercicio 2021 el Comité de Directores sesionó en 57 ocasiones, de manera de ejercer sus facultades y cumplir con sus deberes con arreglo al artículo

50 Bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, como también revisar o evaluar aquellos otros asuntos que el Comité de Directores estimó necesario, los cuales en un año que continúa marcado principalmente por la pandemia de 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 y revisión del balance y los estados financieros

El Comité de Directores examinó y revisó los estados financieros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2020, como también al cierre de los trimestres terminados al 31 de marzo, al 30 de junio y al 30 de septiembre de 2021 en sesiones extraordinarias del Comité de fechas 9 de marzo, 6 de mayo, 9 de agosto y 9 de noviembre de 2021 respectivamente, comprendiéndose al efecto el examen de los respectivos informes de los Auditores Externos de la Sociedad, PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores y Cía. Limitada (“PWC”), quienes participaron en las 4 sesiones para entregar su opinión en su calidad de Auditores Externos de la Compañía.

Revisión de informes de deterioro de la unidad generadora de efectivo

En las sesiones de fecha 9 de febrero, 12 de abril, 30 de abril, 12 de julio y 18 de octubre de 2021, el Comité de Directores trató temas relacionados con el test de deterioro y 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 2020, análisis de indicios de deterioro al 31 de marzo de 2021, test de deterioro al 31 de marzo, análisis de indicios al 30 de junio y 30 de septiembre de 2021 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 8 de marzo de 2021 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

20 de enero, 17 de marzo, 10 de mayo, 30 de julio, 3 de septiembre, 18 de octubre y 10 de diciembre de 2021, se revisaron temas relativos a la Auditoría Interna. Se revisó el estatus del plan de Auditoría Interna llevado a cabo durante el año 2020 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 2021 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 18 de enero, 10 de mayo y 8 de noviembre de 2021 se expuso sobre la planificación a seguir en materia de normativa SOX para la certificación del año 2021. También se dio cuenta de los resultados obtenidos en la certificación SOX durante el año 2020, de los asuntos más relevantes a considerar durante el año 2021, los proyectos de la Compañía que, por su relevancia, puedan generar impacto en relación con la normativa SOX, los principales impactos en el ambiente de control de las contingencias COVID-19 y Capítulo 11, y un cronograma a seguir en relación con esta certificación durante el año 2021.

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

INFORME ANUAL DE GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

Servicios de Auditoría Externa –

Plan de Trabajo Auditorías Externas

- En la sesión del 7 de junio de 2021 la firma de Auditores Externos PWC expuso sobre el plan de trabajo a seguir en materia de Auditoría Externa durante el año 2021, abordando temas que dicen relación con los requisitos normativos que son exigidos en materia de comunicación y los entregables del trabajo, la composición del equipo de PWC que presta servicios a la Compañía, 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. También se informa sobre la propuesta económica en base a la solicitud de la administración sobre la posibilidad de postergar en un año la licitación de los servicios de auditoría externa.

- En la sesión ordinaria del 7 de junio de 2021, la firma de Auditores Externos Ernst & Young (“EY”), a cargo de la auditoría externa de la filial LATAM Airlines Brasil, expuso al Comité sobre el equipo, alcance y cronograma de trabajo de esta, los principales asuntos a tratar durante el 2021, los asuntos de control interno – SOX y los próximos pasos

a seguir. También se informa sobre la propuesta económica en base a la solicitud de la administración sobre la posibilidad de postergar en un año la licitación de los servicios de auditoría externa.

Gestión de Riesgos Corporativos

En las sesiones del 20 de enero y del 10 de diciembre de 2021, se revisaron materias relacionadas con riesgo, incluyendo en la última sesión el mapa de los riesgos de la Compañía en el nuevo entorno de baja actividad, pandemia por COVID-19 y Capítulo 11.

Seguridad

En las sesiones del Comité de Directores de los días 18 de enero, 12 de abril y 12 de julio de 2021, se analizaron distintas materias relativas a seguridad, entre las que destacan seguridad física y aérea, ciberseguridad y modelo antifraude en *E-business*, entre otras.

Compliance

El Comité de Directores, en las sesiones ordinarias del 8 de marzo y 13 de septiembre de 2021 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 para la Organización, el desarrollo de

políticas y normas, capacitaciones y comunicaciones, los controles por país del status en el que se encuentran 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 agosto, 8 de noviembre y 20 de diciembre de 2021 se analizaron tanto modificaciones a políticas existentes como algunas nuevas políticas, entre las que destacan, Política de Seguridad de la Información, Política de Clasificación de la Información, Política de Crédito y Riesgo Crediticio, Política de Seguridad, Salud y Medioambiente, Política de Malla Societaria, Política de Redes Sociales y Diversidad e Inclusión.

Examen de reportes relativos a la Política de Operaciones con Partes Relacionadas (“OPR”)

En la sesión del Comité del 12 de julio de 2021, se dio 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 que va en los estados financieros sobre transacciones con partes relacionadas.

Revisión de antecedentes relativos al Financiamiento DIP (*debtor in possession*) en el marco del Procedimiento Capítulo 11

En las sesiones del Comité de Directores de los días 4 de marzo, 26 de marzo, 2 de septiembre, 7 de septiembre, 21 de septiembre, 23 de septiembre, 7 de octubre, 14 de octubre y 21 de octubre de 2021, el Comité de Directores revisó y analizó los antecedentes que se fueron presentando respecto del Financiamiento DIP (*debtor in possession*) Tramo B, 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 junio, 8 de noviembre y 20 de diciembre de 2021, se trataron los giros asociados a dicho Financiamiento DIP.

Revisión de antecedentes relativos al Plan de Reorganización en el marco del Procedimiento Capítulo 11

En las sesiones del Comité de Directores de los días 4 de marzo, 10 y 30 de junio, 28 de julio, 26 de agosto, 2, 7, 16, 21, 21 y 30 de septiembre, 7, 14, 21 y 28 de octubre, 4, 5, 10, 12, 18,



23, 26 de noviembre, 9, 16, 23 y 30 de diciembre, todas del año 2021, 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. Dicho Plan fue presentado al Tribunal con fecha 26 de noviembre de 2021.

Prácticas de gobierno corporativo

En la sesión del Comité de Directores del 13 de septiembre de 2021 se revisó el plan de trabajo y los ajustes necesarios al cuestionario previsto en el Anexo I de la Norma de Carácter General (“NCG”) N° 385 de la CMF, en virtud del cual se analiza y examina las prácticas de gobierno corporativo de LATAM correspondiente al período.) Luego, en la sesión del 20 de diciembre de 2020, se informó a los Directores respecto a la emisión de la NCG N° 461 de la CMF, la cual deroga la NCG n° 385 y modifica la NCG n° 30, incorporando la información relativa a prácticas de gobiernos corporativos a la Memoria Anual a partir del 31 de diciembre de 2022, estableciendo un nuevo plan para efectos de cumplir con las modificaciones a esta normativa, el cual contempla incluir en la Memoria del 2021 la principal base de las

prácticas de gobiernos corporativos de la Sociedad, incluyendo el Manual de Prácticas Corporativas de la Sociedad y el Manual de Manejo de Información de Interés al Mercado.

Recomendaciones del Comité de Directores

Por otra parte, el Comité de Directores efectuó las recomendaciones que se indican más abajo en este informe de gestión anual, con ocasión de la designación de Auditores Externos de la Sociedad y Clasificadoras Privadas de Riesgo para el ejercicio 2021.

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 Ordinaria n°217 – 18/01/2021
 - Actualización negociación de flota y temas de DIP.
 - Riesgos Gestión de Sostenibilidad.
 - Gestión de Seguridad.
 - Estatus Certificación SOX.
- 2) Sesión Extraordinaria n°109 – 20/01/2021
 - Resultados del Plan de Trabajo 2020 Auditoría Interna.

- Update Pilar de Riesgos y Control Interno.

- 3) Sesión Extraordinaria n°110 – 9/02/2021
 - Revisión del MOR del mes de diciembre 2020 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.
 - Actualización test de *impairment* y *going concern*.
- 4) Sesión Extraordinaria N°111 – 26/02/2021
 - Revisión del MOR del mes de enero 2021 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.
- 5) Sesión Extraordinaria n°112 – 4/03/2021
 - Actualización de temas solicitados a los asesores sobre plan de reorganización para salida de Capítulo 11.
 - Análisis de la posibilidad de financiamiento DIP (*debtor in possession*) Tramo B.
- 6) Sesión Ordinaria n°218 – 8/03/2021
 - Tema legal en Brasil.
 - Sistemas de Remuneraciones y Planes de Compensación de Ejecutivos y Trabajadores de la Sociedad.

- Actualización negociación de flota y temas de DIP.
- Temas de *compliance*.
- Temas Corporativos (proposición de auditores externos y clasificadores privados de riesgo para el ejercicio 2021).
- Informe anual de la gestión del Comité de Directores.

- 7) Sesión Extraordinaria n°113 – 9/03/2021
 - Revisión de los estados financieros al 31/12/2020.
- 8) Sesión Extraordinaria N°114 – 17/03/2021
 - Presentación Deloitte – Plan de Transformación Auditoría Interna.
 - Avance Plan de Transformación de Auditoría Interna.
 - Propuesta Plan de Auditoría Interna 2021.
- 9) Sesión Extraordinaria n°115 26/03/2021
 - Materias relativas a Capítulo 11.
- 10) Sesión Extraordinaria n°116 – 30/03/2021
 - Revisión del MOR del mes de febrero 2021 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

11) Sesión Ordinaria n°219 – 12/04/2021 - Actualización negociación de flota y temas de DIP. - Indicios de deterioro con relación a los Estados Financieros al 31.03.2021. - Actualización Ciberseguridad. - Temas de Auditoría Interna.	de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.	con a los Estados Financieros al 30/06/2021. - Modelo Antifraude E-Business LATAM. - Acuerdo extrajudicial con la Fiscalía Nacional Económica (“FNE”) en Chile.	• Revisión de los estados financieros al 30/06/2021.
12) Sesión Extraordinaria n°117 – 30/04/2021 Test de deterioro con relación al Estado Financiero al 31/03/2021.	16) Sesión Ordinaria N°221 – 7/06/2021 - Evaluación sobre el proceso de integración de Auditoría y Control Interno a cargo del CEO. - Actualización negociación de flota y temas de DIP. - Plan 2021 Auditores Externos EY. - Plan 2021 Auditores Externos PwC.	21) Sesión Extraordinaria N°123 – 28/07/2021 Actualización Plan de Reorganización LATAM.	25) Sesión Extraordinaria n°126 – 26/08/2021 Actualización Plan de Reorganización LATAM.
13) Sesión Extraordinaria n°118 – 6/05/2021 Revisión del MOR del mes de marzo 2021 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11. Revisión de los estados financieros al 31.03.2021.	17) Sesión Extraordinaria n°120 – 10/06/2021 Información sobre el Plan de Reorganización LATAM.	22) Sesión Extraordinaria n°124 – 30/07/2021 - Kick off consultoría Deloitte – Apoyo al Plan de Transformación de Auditoría y Riesgo. - Avance Plan de Transformación Auditoría Interna.	26) Sesión Extraordinaria n°127 – 31/08/2021 Revisión del MOR del mes de julio 2021 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.
14) Sesión Ordinaria n°220 – 10/05/2021 - Proyecto ONE OPS. - Actualización negociación de flota y temas de DIP. - Planificación SOX 2021. - Temas de Auditoría Interna.	18) Sesión Extraordinaria n°121 – 29/06/2020 Revisión del MOR del mes de mayo 2021 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.	23) Sesión Ordinaria n°223 – 9/08/2021 - Actualización negociación de flota y temas de DIP. - Derivados. - Procesos y controles de la Compañía para riesgos derivados del proceso de Capítulo 11. - Actualizaciones políticas LATAM. - Temas legales.	27) Sesión Extraordinaria n°128 – 2/09/2021 Actualización Plan de Reorganización LATAM.
15) Sesión Extraordinaria n°119 – 31/05/2021 Revisión del MOR del mes de abril 2021 en el marco del cumplimiento	19) Sesión Extraordinaria n°122 – 30/06/2021 Actualización Plan de Reorganización LATAM.	24) Sesión Extraordinaria n°125 – 9/08/2021 Revisión del MOR del mes de junio 2021 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.	28) Sesión Extraordinaria N°129 – 3/09/2021 Avances de la consultoría Deloitte – Apoyo al Plan de Transformación Auditoría Interna y Riesgo.
	20) Sesión Ordinaria n°222 – 12/07/2021 - Actualización negociación de flota y temas de DIP. - Temas tributarios. - Indicios de deterioro en relación		29) Sesión Extraordinaria N°130 – 7/09/2021 Actualización Plan de Reorganización LATAM.
			30) Sesión Ordinaria N°224 13/09/2021 - Actualización negociación de flota y temas de DIP. - Actualización temas compliance.

• Proyecto Restart – sistema unificado negocio de Carga. • Análisis de la información requerida por la Norma de Carácter General n° 385 de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF).	• Actualización Plan de Reorganización LATAM.	42) Sesión Extraordinaria n° 141 – 5/11/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.	48) Sesión Extraordinaria n° 146 – 23/11/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.
31) Sesión Extraordinaria n°131 – 16/09/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.	37) Sesión Extraordinaria n° 137 – 14/10/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.	43) Sesión Ordinaria n°226 – 8/11/2021 • Actualización negociación de flota y temas de DIP. • Política de Crédito y Riesgo Crediticio. • Provisiones contables. • Estatus SOX. • Actualizaciones políticas LATAM.	49) Sesión Extraordinaria n° 147 – 26/11/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.
32) Sesión Extraordinaria n° 132 – 21/09/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.	38) Sesión Ordinaria n°225 – 18/10/2021 • Actualización negociación de flota y temas de DIP. • Actualización Manual de Manejo de Información de Interés al Mercado. • Indicios de deterioro en relación con los Estados Financieros al 30.09.2021. • Proyecto SAP/Hana (Brownfield). • Avances de la consultoría Deloitte – Apoyo al Plan de Transformación Auditoría Interna y Riesgo.	44) Sesión Extraordinaria n°142 – 9/11/2021 • Revisión del MOR del mes de septiembre 2021 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11. • Revisión de los estados financieros al 30/09/2021.	50) Sesión Extraordinaria n° 148 – 30/11/2021 • Revisión del MOR del mes de octubre 2021 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.
33) Sesión Extraordinaria n° 133 – 23/09/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.			51) Sesión Extraordinaria n° 149 – 9/12/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.
34) Sesión Extraordinaria n° 134 – 30/09/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.	39) Sesión Extraordinaria n° 138 – 21/10/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.	45) Sesión Extraordinaria n° 143 – 10/11/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.	52) Sesión Extraordinaria n° 150 – 10/12/2021 • Avances de la consultoría Deloitte – Apoyo al Plan de Transformación Auditoría Interna y Riesgo. • Avances Plan de Transformación de Auditoría Interna. • Estatus Plan de Auditoría 2021. • Estatus del Pilar de Riesgo.
35) Sesión Extraordinaria n°135 – 1/10/2021 • Revisión del MOR del mes de agosto 2021 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.	40) Sesión Extraordinaria n° 139 – 28/10/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.	46) Sesión Extraordinaria n° 144 – 12/11/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.	
36) Sesión Extraordinaria n° 136 – 7/10/2021	41) Sesión Extraordinaria n° 140 – 4/11/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.	47) Sesión Extraordinaria n° 145 – 18/11/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.	53) Sesión Extraordinaria n° 151 – 16/12/2021 • Actualización Plan de Reorganización LATAM.

54) Sesión Ordinaria n°227 – 20/12/2021

- Actualización negociación de flota y temas de DIP.
- Revisión posible contrato de carga con parte relacionada.
- Tema *Environment, Health, Safety Management* (EHS)
- Norma de Carácter General n° 385.
- Actualizaciones políticas LATAM.
- Tema remuneraciones – Plan de Incentivo Corporativo.

55) Sesión Extraordinaria n° – 152 23/12/2021

- Actualización Plan de Reorganización LATAM.

56) Sesión Extraordinaria n° 153 – 30/12/2021

- Revisión del MOR del mes de noviembre de 2021 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

57) Sesión Extraordinaria n° 154 – 30/12/2021

- Actualización Plan de Reorganización LATAM.

III. REMUNERACIONES Y GASTOS DE COMITÉ DE DIRECTORES

La Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, celebrada con fecha 20 de abril de 2021, 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. Esta proposición significó cambiar la remuneración que se aprobó para el ejercicio anterior, en términos tales que se pagará a los Directores miembros del Comité de Directores por sesión a la que asistan.

Para el funcionamiento del Comité de Directores y sus asesores, la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas establece que su presupuesto de gastos deberá ser al menos igual a la suma de las remuneraciones anuales de los miembros del Comité. En este sentido, dicha Junta Ordinaria de Accionistas aprobó mantener el mismo presupuesto aprobado en ejercicios anteriores de 2.880 Unidades de Fomento. Durante el año 2021 no se hizo uso de este presupuesto de gastos.

IV. RECOMENDACIONES DEL COMITÉ DE DIRECTORES

IV.1 Proposición de Designación de Auditores Externos.

En la sesión del Comité de Directores del 8 de marzo de 2021 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, se acuerda proponer al Directorio de la Sociedad, en base a un análisis del trabajo de los auditores externos y a la evaluación de desempeño 2020 de las firmas de auditoría presentada por la Administración, continuar con los auditores externos ya elegidos y ratificados en la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el día 30 de abril de 2020, los que corresponden a PWC para la casa matriz, EY para Brasil y PWC para los SSC (en inglés, otros países de habla hispana donde opera LATAM), considerando además que actualmente se encuentra vigente el contrato firmado con PWC como resultado de la licitación de los servicios de Auditoría Externa efectuado en el año 2018 por la Sociedad y que comprende la prestación de dichos servicios para los períodos 2019, 2020 y 2021. La propuesta anterior fue aprobada por la Junta de Accionistas de la Sociedad celebrada el 20 de abril de 2021.

IV.2 Proposición de Clasificadoras Privadas de Riesgo

El Comité de Directores en la sesión del día 8 de marzo de 2021 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, acordó proponer al Directorio las Clasificadoras de Riesgo para la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad del 20 de abril de 2021. 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



ROBERTO ALVO
CEO LATAM Airlines Group
RUT: 8.823.367-0

Roberto Alvo es Director Ejecutivo de LATAM ("CEO"), cargo que ocupa desde el 31 de marzo de 2020, anterior al cual trabajó como Director Comercial de LATAM ("CCO"), desde mayo de 2017 y fue responsable de la gestión de los ingresos de pasajeros y carga del grupo, con todas las unidades comerciales reportándole. Anteriormente, fue Vicepresidente Internacional y Alianzas en LATAM Airlines desde 2015 y Vicepresidente de Planificación Estratégica y Desarrollo

desde 2008. 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 2001, Alvo ocupó diversos cargos en Sociedad Química y Minera de Chile S.A., una importante sociedad 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 Director Financiero ("CFO") de LATAM, cargo que ocupa desde julio de 2016. En los últimos 16 años, antes de unirse a LATAM, trabajó 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 por la Pontificia Universidad Católica.



MARTIN ST. GEORGE
Vicepresidente Comercial
RUT: extranjero

Martin St. George se unió a LATAM Airlines Group en 2020 como Director Comercial después de una carrera de más de 30 años en la industria de la aviación tanto en Norteamérica como en Europa. Antes de unirse a LATAM, operaba un despacho de consultoría de estrategia para aerolíneas, donde atendía a aerolíneas y clientes de la industria de viajes en los Estados Unidos, el Caribe y Europas, incluyendo un puesto

de Vicepresidente Legal interino en Norwegian Air Shuttle ASA. De 2006 a 2019, trabajó para JetBlue Airways, en puestos de marketing, redes, y finalmente como Vicepresidente Legal en JetBlue. St. George es Ingeniero Civil graduado del Massachusetts Institute of Technology.

Gobierno corporativo

INSTANCIAS DE DECISIÓN

PRINCIPALES EJECUTIVOS



HERNÁN PASMAN
Vicepresidente de Operaciones
y Mantenimiento
RUT: 21.828.810-3

Hernán Pasman ha sido el 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, Pasman se desempeñó como Director de Operaciones LAN Argentina y luego, como CEO de LAN Colombia a partir de 2011. Antes de unirse a LATAM, entre

2001 y 2005, Pasman fue consultor por Mckinsey & Company en Chicago. Entre 1995 y 2001, Hernán ocupó posiciones en Citicorp Equity Investments, Telefónica de Argentina y Motorola de Argentina. Pasman es Ingeniero Industrial del ITBA (1995) y tiene un MBA de la Kellogg Graduate School of Management (2001).



PAULO MIRANDA
Vicepresidente de Clientes
RUT: extranjero

Paulo Miranda es Vicepresidente de Clientes de LATAM, cargo que ocupa 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 Aereas en Brasil. En su último papel, Miranda fue responsable 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, EE.UU.



EMILIO DEL REAL
Vicepresidente Personas
Rut: 9.908.112-00

Emilio del Real es Vicepresidente de Recursos Humanos de LATAM, cargo que asumió en agosto de 2005. Entre 2003 y 2005, del Real fue gerente de Recursos Humanos de D&S, una empresa minorista chilena. Entre 1997 y 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.



JUAN CARLOS MENCIÓ
Vicepresidente Legal y de Compliance
RUT: 24.725.433-1

Juan Carlos Menció es el Vicepresidente Legal y de Compliance para LATAM Airlines Group desde el 1° de septiembre de 2014. Menció se desempeñó anteriormente en el cargo de 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, trabajaba 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.

AFILIACIÓN A ASOCIACIONES

102-13

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 2021, las contribuciones financieras a las distintas entidades sumaron US\$1,3 millones. Las entidades que recibieron las mayores contribuciones fueron: Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA). 102-13

Argentina

- Cámara de Compañías Aéreas en Argentina (JURCA)

Brasil

- Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav)
- Associação Brasileira de Agências de Viagens Corporativas (Abracorp)
- Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear)
- Associação Brasileira de Anunciantes (ABA)
- Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje)
- Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA)
- Câmara 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)
- 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)
- Centro de Estudios Públicos
- 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 de Pichincha
- Club 30%
- Pacto Global

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)

MARCO REGULATORIO

A continuación se hace una breve referencia a los efectos materiales de una normativa aeronáutica y de otro tipo vigente en las jurisdicciones pertinentes en las que operamos. Estamos sujetos a la jurisdicción de varios organismos reguladores y de aplicación de la ley en cada uno de los países en los que operamos. Consideramos que hemos obtenido y mantenido la autoridad necesaria, incluidas autorizaciones y certificados operativos cuando se requiere, que están sujetos al cumplimiento continuo de los estatutos, normas y reglamentos relativos a la industria de las líneas aéreas, incluidas las normas y los reglamentos que puedan adoptarse en el futuro.

Los países en los que llevamos a cabo la mayoría de nuestras operaciones son estados contratantes y miembros permanentes de la OACI, organismo de las Naciones Unidas establecido en 1947 para prestar asistencia en

la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional. La OACI establece normas técnicas para la industria de la aviación internacional. En ausencia de una normativa local aplicable en materia de seguridad o mantenimiento, los países en los que operamos han incorporado como referencia la mayoría de las normas técnicas de la OACI. Creemos que estamos cumpliendo con todos los estándares técnicos relevantes.

NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL Y ACÚSTICA

En las jurisdicciones en las que operamos no existen normas o controles ambientales materiales impuestos a las aerolíneas, aplicables a las aeronaves o que de otra manera nos afecten, excepto las leyes y normas ambientales de aplicación general.

En Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y Estados Unidos, las aeronaves deben cumplir ciertas restricciones de ruido. Las aeronaves de LATAM cumplen sustancialmente con todas esas restricciones. Las autoridades chilenas están planeando aprobar una norma relacionada con el ruido que rige a las aeronaves que vuelan hacia y dentro de Chile, observando una norma conocida como “Requisitos de la Fase 3”. Nuestra

flota ya cumple estas normas, por lo que no creemos que la promulgación de las normas propuestas nos represente una carga material.

En 2016, la OACI adoptó una resolución por la que se crea 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 global basada en el mercado para estabilizar las emisiones de CO₂ en la aviación civil internacional (es decir, los 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 convirtió en la primera industria en lograr un acuerdo con respecto a sus emisiones de CO₂. El esquema, que define una norma unificada para regular las emisiones de CO₂ en vuelos internacionales, será implementado en varias fases por los estados miembros de la OACI a partir de 2021 (con los estados miembros voluntarios).

SEGURIDAD

Nuestras operaciones están sujetas a la jurisdicción de varios organismos en cada uno de los países donde operamos, que establecen normas y requisitos para la operación de aeronaves y su mantenimiento.

En los Estados Unidos, la Ley de seguridad de la aviación y el transporte exige, entre otras cosas, la aplicación de ciertas medidas de seguridad por parte de las compañías aéreas y los aeropuertos, como el requisito de que todo el equipaje de los pasajeros sea examinado en busca de explosivos. Los fondos para la seguridad de las líneas aéreas y aeropuertos requeridos bajo la Ley de Seguridad de la Aviación se proporcionan en parte por una cuota de seguridad de los pasajeros de US\$5,60 por segmento, sujeta a un máximo de US\$11,20 por viaje redondo; sin embargo, las líneas aéreas son responsables de los costos que exceden esta tarifa. La aplicación de los requisitos de la Ley de seguridad de la aviación ha dado lugar a un aumento de los costos para las compañías aéreas y sus pasajeros. Desde los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, el Congreso de los Estados Unidos ha establecido, y la TSA ha implementado, numerosos procedimientos y requisitos de seguridad que han impuesto y seguirán imponiendo cargas a aerolíneas, pasajeros y transportistas.

MARCO REGULATORIO

A continuación, se presentan **algunas regulaciones aeronáuticas específicas** relacionadas con los derechos de ruta y la política de precios en los países donde operamos.

CHILE
Regulación aeronáutica

Tanto la DGAC como la Junta de Aeronáutica Civil (“JAC”) supervisan y regulan la industria aeronáutica chilena. La DGAC informa directamente a la Fuerza Aérea Chilena y es responsable de supervisar el cumplimiento de las leyes y regulaciones chilenas relacionadas con la navegación aérea. La JAC es la autoridad chilena de la aviación civil. Principalmente con base en el Decreto Ley nº 2.564, la JAC, que regula la aviación comercial, establece las principales políticas comerciales para la industria de la aviación en Chile y regula la asignación de rutas internacionales y el cumplimiento de ciertos requisitos de seguros, mientras que la DGAC regula las operaciones de vuelo, incluyendo normas de personal, aeronaves y seguridad, control de tráfico aéreo y gestión de aeropuertos. Hemos obtenido y mantenido la autoridad necesaria del gobierno chileno para realizar operaciones de vuelo, incluyendo certificados de autorización de la JAC y certificados operativos técnicos de la DGAC, cuya continuación está sujeta al

continuo cumplimiento de estatutos, reglas y regulaciones aplicables de la industria aérea, incluidas las normas y los reglamentos que puedan adoptarse en el futuro.

Chile es un Estado contratante y miembro permanente de la OACI. Las autoridades chilenas han incorporado las normas técnicas de la OACI para la industria de la aviación internacional en las leyes y regulaciones chilenas. A falta de una reglamentación chilena aplicable en materia de seguridad o mantenimiento, la DGAC ha incorporado como referencia la mayoría de las normas técnicas de la OACI. Creemos que estamos cumpliendo con todos los estándares técnicos relevantes.

Derechos de ruta

Rutas nacionales: Las líneas aéreas chilenas no están requeridas a obtener permisos para transportar pasajeros o carga en cualquier ruta nacional, sino sólo cumplir con los requisitos técnicos y de seguros establecidos respectivamente por la DGAC y la JAC. No existen barreras regulatorias que impidan a una aerolínea extranjera crear una filial chilena y entrar en el mercado nacional chileno utilizando esa filial. El 18 de enero de 2012, la Secretaría de Transporte y la Secretaría de Economía de Chile anunciaron la apertura

unilateral del cielo nacional chileno. Esto se ratificó en noviembre de 2013 y ha estado en vigor desde esa fecha.

Rutas internacionales: Como aerolínea que presta servicios en rutas internacionales, LATAM también está sujeta a una variedad de acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil que prevén el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Chile y otros países. No puede haber ninguna garantía de que los acuerdos bilaterales existentes entre Chile y los gobiernos extranjeros continúen y la modificación, suspensión o revocación de uno o más tratados bilaterales podría tener un efecto adverso material en nuestras operaciones y resultados financieros.

Los derechos de rutas internacionales, así como los derechos de aterrizaje correspondientes, se derivan de una variedad de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Chile y gobiernos extranjeros. En virtud de dichos acuerdos, el Gobierno de un país concede al Gobierno de otro país el derecho a designar a una o más de sus líneas aéreas nacionales para que operen servicios regulares a determinados destinos del primero y, en algunos casos, para que se conecten a más destinos de terceros países. En Chile, cuando se dispone de

frecuencias de rutas adicionales hacia y desde ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible puede presentar una solicitud para obtenerlas. Si hay más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la JAC la adjudica a través de una subasta pública por un período de cinco años. La JAC concede frecuencias de ruta sujetas a la condición de que la aerolínea receptora las opere de forma permanente. Si una aerolínea no opera una ruta por un período de seis meses o más, la JAC puede revocar sus derechos a esa ruta. Las frecuencias de las rutas internacionales son libremente transferibles. En el pasado, generalmente sólo hemos pagado cantidades nominales por frecuencias de rutas internacionales obtenidas en subastas sin oposición.

Política de precios de pasaje aéreo

Las aerolíneas chilenas pueden establecer sus propias tarifas nacionales e internacionales sin regulación gubernamental. Para obtener más información, consulte “—Regulación antimonopolio” a continuación. En 1997, la Comisión Antimonopolio aprobó e impuso un plan específico de tarifas autorregulatorias para nuestras operaciones nacionales en Chile, de acuerdo con la directiva de la Comisión Antimonopolio de mantener un entorno competitivo. De acuerdo con este plan,

MARCO REGULATORIO

debemos notificar a la JAC cualquier aumento o disminución de las tarifas estándar en las rutas consideradas “no competitivas” por la JAC y cualquier disminución de las tarifas en las rutas “competitivas” por lo menos 20 días de anticipación. Debemos notificar a la JAC cualquier aumento en las tarifas en las rutas “competitivas” por lo menos con 10 días de anticipación. Además, las autoridades chilenas ahora exigen que justifiquemos cualquier modificación que hagamos a nuestras tarifas en rutas no competitivas. También debemos asegurarnos de que nuestros rendimientos medios en una ruta no competitiva no sean superiores a los de rutas competitivas de distancia similar.

PERÚ
Regulación aeronáutica

La Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú (DGAC) supervisa y regula la industria aeronáutica peruana. La DGAC depende directamente del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y es responsable de supervisar el cumplimiento de las leyes y regulaciones peruanas relacionadas con 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, incluidas las normas de personal, aeronaves y

seguridad, el control de tráfico aéreo y la gestión de aeropuertos. Hemos obtenido y mantenido las autorizaciones necesarias del gobierno peruano para realizar operaciones de vuelo, incluyendo autorizaciones y certificados operativos técnicos, cuya continuación está sujeta al continuo cumplimiento de estatutos, reglas y regulaciones aplicables de la industria aérea, incluidas las normas y los reglamentos que puedan adoptarse en el futuro.

Perú es un Estado contratante y miembro permanente de la OACI. La OACI establece normas técnicas para la industria de la aviación internacional, que las autoridades peruanas han incorporado a las leyes y reglamentos peruanos. A falta de una reglamentación peruana aplicable en materia de seguridad o mantenimiento, la DGAC ha incorporado como referencia la mayoría de las normas técnicas de la OACI. Consideramos que estamos cumpliendo con todos los estándares técnicos relevantes.

Derechos de ruta

Rutas nacionales: Las líneas aéreas peruanas deben obtener permisos en relación con el transporte de pasajeros o carga en cualquier ruta nacional y cumplir con los requisitos técnicos establecidos por la DGAC. Las aerolíneas

no peruanas no están autorizadas a proporcionar servicio aéreo nacional entre destinos en Perú.

Rutas internacionales: Como aerolínea que presta servicios en rutas internacionales, LATAM Airlines Perú también está sujeta a una variedad de acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil que prevén el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Perú y otros países. No puede haber ninguna garantía de que los acuerdos bilaterales existentes entre Chile y los gobiernos extranjeros continúen y la modificación, suspensión o revocación de uno o más tratados bilaterales podría tener un efecto adverso material en nuestras operaciones y resultados financieros.

Los derechos de rutas internacionales, así como los derechos de aterrizaje correspondientes, se derivan de una variedad de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Perú y gobiernos extranjeros. En virtud de dichos acuerdos, el Gobierno de un país concede al Gobierno de otro país el derecho a designar a una o más de sus líneas aéreas nacionales para que operen servicios regulares a determinados destinos del primero y, en algunos casos, para que se conecten a más destinos de terceros países. En Perú, cuando se dispone de frecuencias

de rutas adicionales hacia y desde ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible puede presentar una solicitud para obtenerlas. Si hay más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la DGAC la adjudica a través de una subasta pública por un período de cuatro años. La DGAC concede frecuencias de ruta sujetas a la condición de que la aerolínea receptora las opere de forma permanente. Si una aerolínea no opera una ruta por un período de 90 días o más, la DGAC puede cancelar sus derechos a esa ruta. En los últimos años, la DGAC ha revocado las frecuencias de rutas no utilizadas de varios operadores peruanos.

ECUADOR
Regulación aeronáutica

Hay dos instituciones que controlan la aviación comercial en nombre del Estado: (i) el Consejo Nacional de Aviación Civil (el “CNAC”), que dirige la política de aviación; y (ii) la “DGAC”, que es un organismo técnico de regulación y control. El CNAC emite permisos de operación y otorga concesiones operativas a aerolíneas nacionales e internacionales. También emite opiniones sobre tratados bilaterales y multilaterales de transporte aéreo, asigna rutas y derechos de tráfico y aprueba acuerdos operativos conjuntos, como arrendamientos con tripulación y códigos compartidos.

MARCO REGULATORIO

Fundamentalmente, la DGAC es responsable de:

- garantizar que se respeten las normas y los reglamentos técnicos nacionales y las normas y los reglamentos internacionales de la OACI;
- mantener registros de seguros, aeronavegabilidad y licencias de aeronaves civiles ecuatorianas;
- mantener el Registro Nacional de Aeronaves;
- expedir licencias a las tripulaciones;
- gestionar el control del tráfico aéreo dentro del espacio aéreo nacional;
- aprobar códigos compartidos; y
- modificar permisos de operación.

La DGAC también debe cumplir con las normas y los métodos recomendados de la OACI, ya que Ecuador es signatario del Convenio de Chicago de 1944.

Derechos de ruta

Rutas nacionales: Las líneas aéreas deben obtener la autorización del CNAC (un permiso de operación o concesión) para ofrecer transportación aérea. Para las operaciones domésticas, sólo las

empresas incorporadas en Ecuador pueden operar localmente y sólo las aeronaves con licencia ecuatoriana y los arriendos de aeronaves sin tripulación están autorizados a operar en el país.

Rutas internacionales: Los permisos para operaciones internacionales se basan en tratados de transporte aéreo firmados por Ecuador o, de otra manera, se aplica el principio de reciprocidad. Todas las compañías aéreas que operan en América Latina y que están constituidas en países miembros de la Comunidad Andina de Naciones (“CAN”) obtienen sus derechos de tráfico con base en las decisiones actualmente en vigor en virtud de dicho régimen, en particular la Decisión N° 582 de 2004, que garantizan el libre acceso a los mercados, sin ningún tipo de restricción salvo consideraciones técnicas.

Política de precios de pasaje aéreo

El 13 de octubre de 2011, se aprobó la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado con el propósito de evitar, prevenir, corregir, eliminar y sancionar el abuso de los operadores económicos con poder de mercado, así como sancionar acuerdos restrictivos, desleales y que impliquen prácticas colusorias. Esta Ley crea una nueva entidad pública como máxima autoridad de aplicación

y establece los procedimientos de investigación y las sanciones aplicables, que son severas. Las tarifas no están reguladas y sólo están sujetas a registro. En general, los tratados bilaterales relativos al transporte aéreo prevén que el pasaje aéreo estén regulados por la reglamentación del país de origen.

BRASIL
Regulación aeronáutica

La industria aeronáutica brasileña está regulada y supervisada por la ANAC. La ANAC depende directamente de la Secretaría de Aviación Civil, que está subordinada al Poder Ejecutivo Federal de este país. Principalmente con base en la Ley nº 11.182/2005, se creó la ANAC para regular la aviación comercial, la navegación aérea, la asignación de rutas nacionales e internacionales, el cumplimiento de ciertos requisitos de seguros, las operaciones de vuelo, incluidas las normas de personal, aeronaves y seguridad, el control del tráfico aéreo (en este caso, compartiendo sus 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 también al Ministerio de Defensa del Brasil y la gestión aeroportuaria

en este último caso, compartiendo responsabilidades con la Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Empresa Brasileña de Infraestructura Aeroportuaria, o “INFRAERO”), empresa pública creada por la Ley nº 5862/72 y es responsable de administrar, operar y explorar aeropuertos brasileños industrial y comercialmente (con la excepción de aeropuertos otorgados a la iniciativa privada).

Hemos obtenido y mantenido las autorizaciones necesarias del gobierno brasileño para realizar operaciones de vuelo, incluyendo autorizaciones y certificados operativos técnicos de la ANAC, cuya continuación está sujeta al continuo cumplimiento de estatutos, reglas y regulaciones aplicables de la industria aérea, incluidas las normas y los reglamentos que puedan adoptarse en el futuro.

La ANAC es la autoridad brasileña de aviación civil y es responsable de supervisar el cumplimiento de las leyes y regulaciones brasileñas relacionadas con la navegación aérea. Brasil es un Estado contratante y miembro permanente de la OACI. La OACI establece normas técnicas para la industria de la aviación internacional, que las autoridades brasileñas, representadas por el Ministerio de

MARCO REGULATORIO

Defensa de Brasil, han incorporado a las leyes y los reglamentos brasileños. A falta de una reglamentación brasileña aplicable en materia de seguridad o mantenimiento, ANAC ha incorporado como referencia la mayoría de las normas técnicas de la OACI.

Derechos de ruta

Rutas nacionales: Las líneas aéreas brasileñas operan bajo una concesión de servicios públicos; por esa razón, las líneas aéreas brasileñas están requeridas a obtener de las autoridades brasileñas una concesión para ofrecer servicios de transportación aérea de pasajeros y carga. Además, también se requiere un Certificado de Operador Aéreo (“COA”) para que las Aerolíneas Brasileñas proporcionen servicios regulares de transporte de pasajeros o carga. Las aerolíneas brasileñas también deben cumplir con todos los requisitos técnicos establecidos por la Autoridad Brasileña de Aviación (ANAC). Con base en el Código Brasileño Aeronáutico (“CBA”) establecido por la Ley Federal n.º 7.565/86, no existen restricciones sobre la propiedad de aerolíneas brasileñas por parte de inversionistas extranjeros. El CBA también establece que las aerolíneas no brasileñas no están autorizadas para prestar servicios de transporte aéreo nacional en Brasil.

Rutas internacionales: Las líneas aéreas brasileñas y no brasileñas que prestan servicios en rutas internacionales también están sujetas a una variedad de acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil que prevén el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Brasil y otros países. Los derechos de rutas internacionales, así como los derechos de aterrizaje correspondientes, se derivan de una variedad de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Brasil y gobiernos extranjeros. En virtud de dichos acuerdos, el Gobierno de un país concede al Gobierno de otro país el derecho a designar a una o más de sus líneas aéreas nacionales para que operen servicios regulares a determinados destinos del primero y, en algunos casos, para que se conecten a más destinos de terceros países. En Brasil, cuando se dispone de frecuencias de rutas adicionales hacia y desde ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible puede presentar una solicitud para obtenerlas. Si hay más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la ANAC debe realizar una oferta pública y concederla a la aerolínea elegida. La ANAC concede frecuencias de ruta sujetas a la condición de que la aerolínea receptora las opere de forma permanente. La resolución 491/18 de la ANAC indica los requisitos para establecer el subuso de una frecuencia y

cómo podría ser revocada y reasignada. Esta disposición de la resolución entró en vigor en septiembre de 2019.

Política de precios de pasaje aéreo

Las aerolíneas brasileñas y no brasileñas tienen permiso para establecer sus propias tarifas internacionales y nacionales (en este último caso, sólo las aerolíneas brasileñas) sin regulación gubernamental, siempre y cuando no abusen de ninguna posición dominante de mercado de la que puedan disfrutar. Las líneas aéreas pueden presentar quejas ante el Tribunal de Competencia con respecto a prácticas monopólicas u otras prácticas de fijación de precios por parte de otras líneas aéreas que violen las leyes antimonopolio de Brasil.

COLOMBIA

Regulación aeronáutica

La entidad gubernamental encargada de regular, dirigir y supervisar la aviación civil en Colombia es la Aeronáutica Civil (la “AC”), agencia técnica adscrita al Ministerio de Transporte. La AC es la autoridad aeronáutica de todo el territorio nacional, encargada de regular y supervisar el espacio aéreo colombiano. La AC puede interpretar, aplicar y complementar toda la regulación de la aviación civil y el transporte aéreo para asegurar el cumplimiento de los Reglamentos

Aeronáuticos Colombianos (“RAC”). La AC también otorga los permisos necesarios para el transporte aéreo.

Derechos de ruta

La AC otorga permisos de operación a compañías nacionales y extranjeras que pretenden operar en, desde y hacia Colombia. En el caso de las líneas aéreas colombianas, para obtener el permiso de operación, la compañía debe cumplir con los RAC y con los requisitos legales, económicos y técnicos, para ser posteriormente sujeta a audiencias públicas donde se considere la conveniencia y necesidad del servicio. Se debe seguir el mismo proceso para añadir rutas nacionales o internacionales, cuya concesión está sujeta a los instrumentos bilaterales celebrados 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 liberalizado. Incluso si no pasa por el proceso de audiencia pública, la aerolínea debe presentar un estudio completo a la AC y la solicitud se publica en el sitio web de la autoridad. Las rutas no se pueden transferir bajo ninguna circunstancia y no hay restricción sobre la inversión extranjera en líneas aéreas nacionales.

MARCO REGULATORIO

Política de precios de pasaje aéreo

Desde julio de 2007, como se indica en la resolución 3299 de Aeronáutica Civil, se eliminaron las tarifas aéreas de nivel inferior para el transporte internacional y nacional. En virtud de la resolución 904 de febrero de 2012, Aeronáutica Civil dejó de imponer la obligación de cobrar un cargo por combustible para el transporte nacional e internacional de pasajeros y carga. A partir del 1 de abril de 2012, las compañías aéreas pueden decidir libremente si cobran un cargo por combustible. En el caso de que se cobre un cargo por combustible, éste deberá ser parte de la tarifa, pero deberá ser informado por separado en los pasajes, la publicidad u otros métodos de comercialización utilizados por la compañía.

En la misma línea, a partir del 1 de abril de 2012, ya no existe ninguna restricción sobre las tarifas máximas publicadas por las compañías aéreas o con respecto a las obligaciones de las compañías aéreas de informar a Aeronáutica Civil de las tarifas y condiciones al día siguiente de su publicación.

Las tarifas administrativas no están sujetas a ningún cambio y su cobro es obligatorio para el transporte de pasajeros en virtud del Reglamento de Aeronáutica Civil. Las tarifas administrativas diferenciales se aplican a la venta de pasajes a través de canales de Internet.

REGULACIÓN ANTIMONOPOLIO Chile

La autoridad chilena antimonopolio, a la que nos referimos como la Fiscalía Económica Nacional (“FNE”), supervisa e investiga los asuntos antimonopolio, que se rigen por el Decreto Ley N° 211 de 1973, en su forma enmendada, o la “Ley Antimonopolio”. La Ley Antimonopolio establece como anticompetitiva cualquier conducta que impida, restrinja u obstaculice la competencia o se establezca para producir dichos efectos.

La Ley Antimonopolio continúa, dando ejemplos de las siguientes conductas anticompetitivas: (i) cárteles; (ii) abuso de dominio; y (iii) interdependencia. La Ley Antimonopolio define las prácticas abusivas como *“La explotación abusiva por parte de un agente económico, o un conjunto de ellos, de una posición dominante en el mercado, fijando precios de compra o de venta, imponiendo a una venta la de otro producto, asignando zonas o cuotas de mercado o imponiendo a otros abusos semejantes; así como prácticas predatorias, o de competencia desleal, realizadas con el objeto de alcanzar, mantener o incrementar una posición dominante.”*

Una persona agraviada puede presentar una demanda ante el Tribunal de la Libre Competencia de Chile (“TDLC”) por daños y perjuicios derivados de una

violación de la Ley Antimonopolio. El TDLC tiene autoridad para imponer una variedad de sanciones por violaciones a la Ley Antimonopolio, incluyendo: i) la enmienda o terminación de actos y contratos; ii) la enmienda o disolución de las entidades jurídicas involucradas en las conductas penadas; y/o (iii) la imposición de una multa de hasta el 30% de las ventas de la entidad infractora correspondientes a la línea de productos y/o servicios asociados a la infracción, durante todo el período que duró la infracción; o bien, una multa igual al doble del beneficio económico obtenido por la empresa infractora; y cuando no se puede aplicar ninguna de estas alternativas, una multa de hasta USD\$50.000.000 aproximadamente (60.000 UTA).

Como se ha descrito anteriormente en “Derechos de ruta — Política de Precios de Tarifas Aéreas”, en la Resolución n°445 de agosto de 1995, el TDLC aprobó una transacción de control de fusiones entre LAN Chile y LANDECO pero impuso un plan de tarifas autorregulatorias 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 Tarifas Aéreas fue actualizado por el TDLC

particularmente para mantener su objetivo, que consiste en una regulación de tarifas, 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, posteriormente, en septiembre de 2011. En febrero de 2010, la FNE cerró la investigación iniciada en 2007 en relación con nuestro cumplimiento de este plan de autorregulación y no se hicieron más observaciones.

Como condición para la combinación de LAN y TAM en junio de 2012, las autoridades antimonopolio de Chile y Brasil impusieron cada una ciertas medidas de mitigación como parte de su aprobación de la operación de fusión. Además, la asociación se presentó también a las autoridades antimonopolio de Alemania, Italia y España. Todas estas jurisdicciones concedieron autorizaciones incondicionales para esta transacción. La fusión se presentó ante las autoridades antimonopolio argentinas; la aprobación aún está pendiente. Para obtener más información sobre estas medidas de mitigación, ver a continuación:

MARCO REGULATORIO

El 21 de septiembre de 2011, el TDLC emitió una decisión (la “Decisión”) con respecto al proceso de consulta iniciado el 28 de enero de 2011 en relación con la combinación entre LAN y TAM. El TDLC, en la Decisión, aprobó la combinación propuesta entre LAN y TAM, sujeto a 14 condiciones, como se describe a grandes rasgos a continuación:

- Intercambio de ciertas franjas horarias (slots) en el aeropuerto de Guarulhos en São Paulo, Brasil;
- Ampliación del programa de viajero frecuente a las líneas aéreas que operan o desean operar las rutas Santiago-São Paulo, Santiago-Río de Janeiro, Santiago-Montevideo y Santiago-Asunción durante el período de cinco años a partir de la fecha efectiva de la combinación;
- Ejecución de acuerdos interlínea con líneas aéreas que operan las rutas Santiago-São Paulo, Santiago-Río de Janeiro y Santiago-Asunción;
- Ciertas restricciones de capacidad y otras restricciones transitorias aplicables a la ruta Santiago-São Paulo;
- Ciertas enmiendas al plan de tarifas autorregulatorias de LAN aprobado

por el TDLC con respecto al negocio de pasajeros nacionales de LAN;

- La obligación de LATAM de renunciar a una alianza global de aerolíneas en un plazo de 24 meses a partir de la fecha en que la combinación entra en vigor, excepto en el caso de que el TDLC apruebe lo contrario o de elegir no participar en ninguna alianza global de aerolíneas;
- Ciertas restricciones a acuerdos de código compartido fuera de la alianza global de aerolíneas a la que LATAM pertenece 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 de la TDLC antes de la ejecución de algunos de esos acuerdos de código compartido;
- El abandono de cuatro frecuencias de tráfico aéreo con derechos de quinta libertad entre Chile y Perú y las limitaciones a la adquisición de más de un 75%, según corresponda, de las frecuencias de tráfico aéreo en esa ruta y del período en que determinadas frecuencias de tráfico aéreo pueden ser concedidas por las autoridades chilenas de transporte aéreo a LATAM;

- Emisión de una declaración de LATAM en apoyo de la apertura unilateral de los cielos nacionales chilenos (cabotaje) y abstención de cualquier acción que impida tal apertura;
- Promoción por parte de LATAM del crecimiento y funcionamiento normal de los aeropuertos de Guarulhos (Brasil) y Arturo Merino Benítez (Chile), para facilitar el acceso a los mismos a otras líneas aéreas;
- Ciertas restricciones con respecto a los incentivos para agencias de viajes;
- Mantener temporalmente 12 vuelos de ida y vuelta por semana entre Chile y los Estados Unidos y al menos siete vuelos de ida y vuelta sin escalas por semana entre Chile y Europa;
- Ciertas restricciones transitorias al aumento de tarifas en las rutas Santiago-São Paulo y Santiago-Río de Janeiro para el negocio de pasajeros y para las rutas Chile-Brasil para el negocio de carga; y
- Contratar a un consultor independiente, experto en operaciones aéreas, que durante 36 meses y, en coordinación con la FNE, supervisará y auditará el cumplimiento de las condiciones impuestas por la Decisión.

Alrededor de junio de 2015, la FNE inició una demanda legal contra LATAM ante el TDLC alegando que LATAM no estaba cumpliendo con ciertas condiciones de mitigación relacionadas con los acuerdos de código compartido con aerolíneas fuera de la alianza global de LATAM, como se mencionó anteriormente. Aunque LATAM se opuso a esta alegación y respondió a la acusación en consecuencia, se llegó a un acuerdo de conciliación entre la FNE y LATAM (el “Acuerdo de Conciliación”). El Acuerdo de Conciliación aprobado por el TDLC el 22 de diciembre de 2015 dio por terminado el proceso legal iniciado por la FNE y no estableció ninguna violación por parte de LATAM de las resoluciones del TDLC o cualquier normativa antimonopolio aplicable. El Acuerdo de Conciliación estableció la obligación de LATAM de enmendar/terminar ciertos acuerdos de código compartido y contratar a un consultor independiente de terceros, que actuaría como asesor de la FNE para supervisar el cumplimiento por LATAM de la Séptima Condición y el Acuerdo de Conciliación.

El 31 de octubre de 2018, el TDLC aprobó los acuerdos comerciales conjuntos 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

MARCO REGULATORIO

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.

El 15 de octubre de 2019, LATAM Airlines Group S.A. fue notificada de que Fiscalía Nacional Económica (“FNE”) inició la investigación Rol n° 2585-19, sobre 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 en relación con una solicitud por LATAM de aclaración sobre la Séptima Condición de la Decisión. Esta resolución establece que los párrafos VII.1 y VII.3 de la condición mencionada se aplican a LATAM aunque no pertenezca a una alianza global de líneas aéreas.

LATAM Airlines Group S.A. y Delta Air Lines lograron alcanzar un acuerdo sobre la implementación, junto con ciertas medidas de mitigación para su Acuerdo Transamericano de Empresa Conjunta (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 la Libre Competencia de Chile (“TDLIC”).

Brasil

El CADE aprobó la asociación LAN/TAM por decisión unánime durante su audiencia del 14 de diciembre de 2011, con las siguientes condiciones: (1) El nuevo grupo combinado (LATAM) debe dejar una de las dos alianzas globales en las que formó parte (Star Alliance o oneworld); y (2) El nuevo grupo combinado (LATAM) debería ofrecer el intercambio de dos pares de franjas horarias o slots en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, para ser utilizado por un tercero ocasional interesado en ofrecer vuelos directos sin escalas 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 (JVA) entre Delta Air Lines y LATAM Airlines Group. Anteriormente, en un caso separado, el CADE aprobó sin recursos la adquisición por parte de DELTA de hasta un 20% de las acciones ordinarias de LATAM el 18 de marzo de 2020.

Uruguay

El 14 de diciembre de 2020 la autoridad antimonopolio de Uruguay (Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia) aprobó la JVA

entre LATAM y Delta Air Lines. El mismo acuerdo fue presentado ante la autoridad aeronáutica de Uruguay (la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica) el 21 de septiembre de 2020 y aprobado por defecto el 20 de diciembre de 2020, ya que el plazo otorgado por 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 JVA ante el DOT (Departamento de Transporte) solicitando la aprobación y autorización antimonopolio para todos los acuerdos de alianza.

Colombia

El 4 de septiembre de 2020, LATAM y DELTA presentaron su JVA ante Aerocivil, solicitando la aprobación del acuerdo, que finalmente fue recibida el 10 de mayo de 2021.



HECHOS ESENCIALES

Santiago, 26 de febrero de 2021

HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley n 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio en sesión realizada con esta misma fecha, informo a la Comisión para el Mercado Financiero, como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” o la “Compañía”), lo siguiente:

- Como fuera informado, LATAM Airlines comenzó 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”).
- 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 de enero de 2021, emitido con fecha de hoy incluido en el siguiente link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- El MOR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

En consecuencia y sin perjuicio de las demás limitaciones detalladas en el MOR, hacemos presente que la información contenida en este reporte realizado exclusivamente para cumplir con las obligaciones bajo el Procedimiento del Capítulo 11, no se encuentra auditada, tiene un alcance limitado y cubre un período restringido de tiempo por lo que se encuentra sujeta a cambios materiales a medida que avance el trimestre correspondiente y conforme a los procesos regulares de preparación de estados financieros trimestrales, incluida la revisión limitada de los auditores externos cuando corresponda.

Santiago, 30 de marzo de 2021

HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley N° 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio en sesión realizada con esta misma fecha, informo a la Comisión para el Mercado Financiero, como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” o la “Compañía”), lo siguiente:

- Como fuera informado, LATAM Airlines comenzó 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”).
- 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 de febrero de 2021, emitido con fecha de hoy incluido en el siguiente link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- El MOR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

En consecuencia y sin perjuicio de las demás limitaciones detalladas en el MOR, hacemos presente que la información contenida en este reporte realizado exclusivamente para cumplir con las obligaciones bajo el Procedimiento del Capítulo 11, no se encuentra auditada, tiene un alcance limitado y cubre un período restringido de tiempo por lo que se encuentra sujeta a cambios materiales a medida que avance el trimestre correspondiente y conforme a los procesos regulares de preparación de estados financieros trimestrales, incluida la revisión limitada de los auditores externos cuando corresponda.

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

Santiago, 31 de marzo de 2021

HECHO ESENCIAL

De conformidad con el Artículo 9º e inciso segundo del Artículo 10º de la Ley Nº 18.045 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 celebrado con fecha 30 de marzo de 2021, acordó citar a Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad (la “Junta”) para el día 20 de abril de 2021, a las 15:00 horas, en Camino a Lampa 9978, Santiago, la que se celebrará en forma exclusivamente remota Según se indica más abajo, con el objeto de conocer o pronunciarse, Según corresponda, respecto de las siguientes materias:

1. Memoria, Balance y Estados Financieros correspondientes al Ejercicio 2020; la situación de la Sociedad; y respectivo informe de la Empresa de auditoría Externa;
2. Elección del Directorio;
3. Remuneración del Directorio para el Ejercicio 2021;
4. Remuneración y presupuesto del Comité de Directores para el Ejercicio 2021;

5. Designación de la Empresa de auditoría Externa;
6. Designación de Clasificadoras de Riesgo;
7. Determinación del periódico para las publicaciones que deba hacer la Sociedad;
8. Cuenta de las operaciones con partes relacionadas; y
9. 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 14 de abril de 2021.

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 18:00 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 juntaslatam@latam.com, 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, se comunicarán oportunamente en el sitio web de la Sociedad, www.latamairlinesgroup.net.

Los avisos de convocatoria serán publicados en el Diario La Tercera, de Santiago, los días 5, 13 y 15 de abril de 2021.

Los señores accionistas podrán obtener copia de los documentos que fundamentan las materias sobre las cuales deberán pronunciarse en la Junta, a contar del 5 de abril de 2021, 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 abril de 2021, 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 2021 y sus respectivos fundamentos.

Santiago, 20 de abril de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL - Nuevo Directorio.

En virtud de lo establecido en los Artículos 9º y 10º de la Ley Nº18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General Nº30 de 1989 de esa Comisión, me permito informarle en Carácter de Hecho Esencial que en Junta Ordinaria de Accionistas (la “Junta”) de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) celebrada este día 20 de abril de 2021, los señores 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. Patrick Horn García (independiente);
2. Eduardo Novoa Castellón; (independiente)
3. Sonia J.S. Villalobos;
4. Enrique Ostalé Cambiaso;
5. Nicolás Eblen Hirmas;



HECHOS ESENCIALES

- 6. Alexander D. Wilcox;
- 7. Henri Philippe Reichstul;
- 8. Ignacio Cueto Plaza; y
- 9. Enrique Cueto Plaza.

Santiago, 27 de abril de 2021
DESIGNACIÓN DE PRESIDENTE Y
VICEPRESIDENTE Y COMITÉ DE DIRECTORES

De conformidad con el Artículo 9º e inciso segundo del Artículo 10º de la Ley Nº 18.045 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”):

I. *Presidente y Vicepresidente.* En Sesión de Directorio celebrada con esta misma fecha, fueron designados como Presidente y Vicepresidente del Directorio don Ignacio Cueto Plaza y Enrique Cueto Plaza, respectivamente.

II. *Comité de Directores.* Asimismo, en la misma Sesión de Directorio y conforme lo dispone el Artículo 50 bis de la Ley Nº 18.046 sobre Sociedades ANónimas, se dejó constancia que el Comité de Directores quedó integrado por los Directores señores Eduardo Novoa Castellón (independiente), Patrick Horn García (independiente) y Nicolás Eblen Hirmas.

Santiago, 06 de mayo de 2021
HECHO ESENCIAL
De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley Nº 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General Nº 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 Airlines” o la “Compañía”), lo siguiente:

Como fuera informado, LATAM Airlines comenzó 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”).

- 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 de marzo de 2021, emitido con fecha de hoy incluido en el siguiente link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- El MOR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

En consecuencia y sin perjuicio de las demás limitaciones detalladas en el MOR, hacemos presente que la información contenida en este reporte realizado exclusivamente para cumplir con las obligaciones bajo el Procedimiento del Capítulo 11, no se encuentra auditada, tiene un alcance limitado y cubre un período restringido de tiempo por lo que se encuentra sujeta a cambios materiales a medida que avance el trimestre correspondiente y conforme a los procesos regulares de preparación de estados financieros trimestrales, incluida la revisión limitada de los auditores externos cuando corresponda.

Santiago, 31 de mayo de 2021
HECHO ESENCIAL
De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley Nº 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General Nº 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 Airlines” o la “Compañía”), lo siguiente:

- Como fuera informado, LATAM Airlines comenzó 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”).
- 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

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

y del mercado en general, el MOR correspondiente al mes de abril de 2021, emitido con fecha de hoy incluido en el siguiente link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- El MOR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

En consecuencia y sin perjuicio de las demás limitaciones detalladas en el MOR, hacemos presente que la información contenida en este reporte realizado exclusivamente para cumplir con las obligaciones bajo el Procedimiento del Capítulo 11, no se encuentra auditada, tiene un alcance limitado y cubre un período restringido de tiempo por lo que se encuentra sujeta a cambios materiales a medida que avance el trimestre correspondiente y conforme a los procesos regulares de preparación de estados financieros trimestrales, incluida la revisión limitada de los auditores externos cuando corresponda.

Santiago, 9 de junio de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

En virtud de lo establecido en los Artículos 9º y 10º de la Ley Nº18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General Nº30 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 Nº 306:

- Según fuera informado por Hecho Esencial, con fecha 29 de septiembre de 2020 LATAM, ciertas entidades de su grupo empresarial que son parte del proceso de reorganización de LATAM en Estados Unidos (“Procedimiento Capítulo 11”) y las demás partes interesadas en la propuesta de financiamiento aprobada por el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York, suscribieron un contrato denominado Super-Priority Debtor-InPossession Term Loan Agreement (el “Contrato de Crédito DIP”) por un monto de hasta US\$ 2.450 millones.

- Asimismo, con fecha 8 de octubre de 2020, mediante Hecho Esencial, LATAM informó en el marco del Procedimiento Capítulo 11, que tuvo lugar el primer

desembolso bajo el Contrato de Crédito DIP por un monto de US\$ 1.150 millones.

- En consideración a la extensión de las restricciones sanitarias y de movilidad impuestas por las autoridades en los distintos países en que opera la Compañía, así como del análisis de la proyección de liquidez de la Compañía, el Directorio de LATAM ha acordado informar en el marco del Procedimiento Capítulo 11, que en sesión ordinaria llevada a cabo el día de ayer 8 de junio de 2021, se acordó realizar la solicitud de un segundo desembolso bajo el Contrato de Crédito DIP por un monto de US\$ 500 millones. Estos fondos estarían disponibles 10 días hábiles después de realizada la referida solicitud de desembolso.

Santiago, 29 de junio de 2021

HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley Nº 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General Nº 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 Airlines” o la “Compañía”), lo siguiente:

- Como fuera informado, LATAM Airlines comenzó 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”).

- 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 de mayo de 2021, emitido con fecha de hoy incluido en el siguiente link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- El MOR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.



HECHOS ESENCIALES

En consecuencia y sin perjuicio de las demás limitaciones detalladas en el MOR, hacemos presente que la información contenida en este reporte realizado exclusivamente para cumplir con las obligaciones bajo el Procedimiento del Capítulo 11, no se encuentra auditada, tiene un alcance limitado y cubre un período restringido de tiempo por lo que se encuentra sujeta a cambios materiales a medida que avance el trimestre correspondiente y conforme a los procesos regulares de preparación de estados financieros trimestrales, incluida la revisión limitada de los auditores externos cuando corresponda.

Santiago, 09 de agosto de 2021
HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley Nº 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General Nº 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 Airlines” o la “Compañía”), lo siguiente:

- Como fuera informado, LATAM Airlines comenzó 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”).

- 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 de junio de 2021, emitido con fecha de hoy incluido en el siguiente link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- El MOR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

En consecuencia y sin perjuicio de las demás limitaciones detalladas en el MOR, hacemos presente que

la información contenida en este reporte realizado exclusivamente para cumplir con las obligaciones bajo el Procedimiento del Capítulo 11, no se encuentra auditada, tiene un alcance limitado y cubre un período restringido de tiempo por lo que se encuentra sujeta a cambios materiales a medida que avance el trimestre correspondiente y conforme a los procesos regulares de preparación de estados financieros trimestrales, incluida la revisión limitada de los auditores externos cuando corresponda.

Santiago, 31 de agosto de 2021
HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley Nº 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General Nº 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 Airlines” o la “Compañía”), lo siguiente:

- Como fuera informado, LATAM Airlines comenzó 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”).

- 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 de julio de 2021, emitido con fecha de hoy incluido en el siguiente link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- El MOR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

En consecuencia y sin perjuicio de las demás limitaciones detalladas en el MOR, hacemos presente que la información contenida en este reporte realizado exclusivamente para cumplir con las obligaciones bajo el Procedimiento del Capítulo 11, no se encuentra auditada, tiene un alcance limitado y cubre un período restringido

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

de tiempo por lo que se encuentra sujeta a cambios materiales a medida que avance el trimestre correspondiente y conforme a los procesos regulares de preparación de estados financieros trimestrales, incluida la revisión limitada de los auditores externos cuando corresponda.

Santiago, 9 de setiembre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

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 Caracter 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:

- 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 para el 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 dichos NDAs, la Sociedad proporciona la Información Revelada, como Anexos 99.1, 99.2, 99.3 y 99.4 del presente documento.

- Por último, se informa que si bien las conversaciones están en curso, al 9 de septiembre de 2021, la Sociedad no había llegado aún a un acuerdo con respecto a los términos materiales de una potencial transacción de reestructuración.

Santiago, 9 de setiembre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

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 Caracter 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. Actualización del Procedimiento Capítulo 11 de LATAM:

- Según fue informado previamente, LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (en adelante, dichas filiales conjuntamente con LATAM, los "Deudores") comenzaron un proceso de reorganización en los Estados de 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 de América (el "Código de Quiebras de EEUU"). Como parte de este proceso de reorganización, LATAM se encuentra actualmente negociando con diversas partes interesadas para efectos de acordar los términos de un plan de reorganización y financiamiento para emerger con éxito del Procedimiento Capítulo 11 en cumplimiento de todas las leyes aplicables.

- En este contexto, durante los últimos meses, LATAM ha suscrito acuerdos de confidencialidad con diversas partes interesadas, y ha desarrollado y puesto a disposición de éstas cierta información material no pública.

- En relación con las negociaciones con estas partes interesadas, LATAM ha entregado una propuesta indicativa de estructura para su reorganización, la cual buscaba aproximadamente US\$5,000 millones de financiamiento por la vía de capital, y contemplaba un plan de reorganización consensuado entre las diversas partes interesadas el cual requería, entre otras cosas, un acuerdo entre las distintas partes interesadas respecto a sus derechos y el cumplimiento tanto de las normas del Código de Quiebras de EEUU como de la legislación chilena.

- Según fuera informado mediante hecho esencial de esta misma fecha, conforme a los referidos acuerdos de confidencialidad y como parte del proceso, con esta fecha, LATAM ha divulgado públicamente cierta información que ha sido entregada a las contrapartes (la "Información Revelada"). La Información Revelada incluye (i) la Carta del Proceso de LATAM para la Obtención de Financiamiento para Emerger; (ii) los Términos y Condiciones Ilustrativos para el Plan de LATAM; (iii) la Presentación del Plan de Negocios de salida; y (iv) Materiales Actualizados de Salida - Borrador de Estimaciones de Acreencias. Toda esta información se encuentra actualmente públicamente disponible en

HECHOS ESENCIALES

<https://www.latamreorganizacion.com/en/publications/>.

- En respuesta a las solicitudes de propuesta, a esta fecha, LATAM ha recibido ciertas propuestas no vinculantes de financiamiento por la vía de capital y deuda (en adelante, cada una de dichas propuestas, una “Propuesta de Salida”) de sus principales acreedores y accionistas mayoritarios. Cada Propuesta de Salida contempla nuevos fondos por más de US\$5,000 millones por la vía de la emisión de nuevo capital y nueva deuda, el cual estaría respaldado por las partes que efectúan la respectiva propuesta. Adicionalmente, en cada Propuesta de Salida los proponentes contemplan que en caso que dicha propuesta sea aprobada e implementada, ello resultaría en una dilución sustantiva de las acciones actualmente emitidas en LATAM.

- LATAM continuará discutiendo las Propuestas de Salida con sus respectivos proponentes, y continuará manteniendo conversaciones respecto a su plan de reorganización con dichos proponentes y otras partes interesadas, algunos de los cuales han acordado continuar bajo acuerdos de confidencialidad.

- LATAM está focalizado en asegurar que

cualquier estrategia de salida le permita emerger el Procedimiento Capítulo 11 con una estructura de capital robusta, con la liquidez adecuada y con la habilidad de ejecutar su plan de negocios de manera sostenible en el tiempo. El plan de reorganización será implementado de acuerdo con los requerimientos aplicables del Código de Quiebras de EEUU y de la legislación chilena.

- La Sociedad mantendrá informado a sus accionistas y al mercado sobre los avances en el Procedimiento Capítulo 11. Adicionalmente, y sin limitar la generalidad de lo anterior, LATAM contempla convocar a sus accionistas a una junta extraordinaria de accionistas cuando corresponda Según el progreso de las negociaciones con las diversas partes interesadas que se encuentran hoy pendientes.

2. Solicitud de LATAM para extender los Períodos de Exclusividad:

- Con esta fecha, LATAM y sus filiales sujetas al Procedimiento Capítulo 11

presentaron una moción ante del Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (el “Tribunal”) para extender el período durante el cual los Deudores tendrán el derecho exclusivo para presentar el plan de reorganización

desde el 15 de septiembre de 2021 hasta el 15 de octubre de 2021, y el derecho exclusivo para solicitar la aceptación del mismo desde el 8 de noviembre de 2021 hasta el 15 de diciembre de 2021 (colectivamente, los “Períodos de Exclusividad”). El Tribunal tiene agendada una audiencia para considerar esta moción el 23 de septiembre de 2021.

- Dicha solicitud apoyará el desarrollo de un plan de reorganización que satisfaga las necesidades de capital y de deuda, y ayudará a la negociación con las diversas partes interesadas en el Procedimiento Capítulo 11.

3. Solicitud de manifestaciones de interés por un Tramo B bajo el Contrato de Crédito DIP:

- Como fuera informado previamente, el contrato de financiamiento en idioma inglés suscrito en el contexto del Procedimiento Capítulo 11, denominado Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement (el “Contrato de Crédito DIP”) contempla un eventual Tramo B por hasta US\$750 millones, sujeto a la autorización del Tribunal y otras condiciones habituales para este tipo de operaciones. Esto de modo adicional a la línea de financiamiento del Tramo A por US\$1.300 millones y

a la línea de financiamiento del Tramo C por US\$1.150 millones actualmente existentes bajo el mismo.

- Cabe mencionar que LATAM continúa manteniendo disponibilidad bajo la línea de financiamiento del Tramo A y la línea de financiamiento del Tramo C, por US\$424,5 millones y US\$375,5 millones, respectivamente.

- Sin perjuicio de lo anterior, y con el fin de aprovechar condiciones de mercado favorables, LATAM está solicitando propuestas de partes interesadas en otorgar financiamiento bajo el Tramo B del Contrato de Crédito DIP. Una vez que dichas propuestas sean recibidas, LATAM considerará oportunamente dichas propuestas junto a sus asesores.

- En caso de existir, el Tramo B estará garantizado con los mismos activos que actualmente aseguran el Tramo A y el Tramo C; en el entendido, sin embargo, que las garantías del Tramo A serán preferentes a las del Tramo B, y éstas preferentes a las del Tramo C.

Como se indicó anteriormente, la Sociedad mantendrá informado a sus accionistas y al mercado sobre los avances en el Procedimiento Capítulo 11.

HECHOS ESENCIALES

Santiago, 29 de septiembre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

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, el contrato de financiamiento en idioma inglés denominado Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement (el “Contrato de Crédito DIP”) suscrito en el contexto del proceso de reorganización de LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) contempla un eventual Tramo B por hasta US\$750 millones, sujeto a la autorización del Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York que conoce el Procedimiento Capítulo 11 (el “Tribunal”) y otras condiciones habituales para este tipo de operaciones. Esto de modo adicional al financiamiento del Tramo A por US\$1.300 millones y al financiamiento del Tramo C por US\$1.150 millones actualmente existentes bajo el mismo.

• Según fuera informado mediante hecho esencial de fecha 9 de septiembre de 2021, con el fin de aprovechar condiciones de mercado favorables, esto es, menores costos financieros bajo el Contrato de Crédito DIP, LATAM ha solicitado propuestas de partes interesadas en otorgar financiamiento bajo el Tramo B del Contrato de Crédito DIP por un monto de hasta US\$750 millones. Esto sin perjuicio de que LATAM continúa manteniendo disponibilidad bajo el financiamiento Tramo A y el financiamiento Tramo C, por US\$424,5 millones y US\$375,5 millones, respectivamente.

• En respuesta a lo anterior, LATAM ha recibido diversas propuestas de financiamiento las cuales han sido oportunamente evaluadas y negociadas por la Sociedad junto a sus asesores. En este sentido, el Comité de Directores de LATAM en sesiones de fecha 21 y 23 de septiembre de 2021, revisó dichas propuestas de financiamiento, y recomendó al Directorio aprobar la propuesta presentada por un grupo de financistas conformado por Oaktree Capital Management, L.P. (“OCM”) y por Apollo Management Holdings, L.P. (“Apollo”) y determinados fondos, cuentas y entidades asesorados por OCM y Apollo (en adelante, la “Propuesta de Financiamiento DIP

Tramo B”). En sesión de fecha 24 de septiembre de 2021, el Directorio –por la unanimidad de los directores independientes–, resolvió aprobar la Propuesta de Financiamiento DIP Tramo B, sujeto a la autorización del Tribunal. Lo anterior, sin perjuicio de que eventualmente LATAM podrá recibir otras propuestas para otorgar financiamiento bajo el Tramo B del Contrato de Crédito DIP, en cuyo caso ellas serán oportunamente evaluadas por la Sociedad y sus asesores.

• Una modificación al Contrato de Crédito DIP (la “Modificación del Tramo B”) para implementar la Propuesta de Financiamiento DIP Tramo B fue sometida a la aprobación del Tribunal con esta misma fecha. La Propuesta de Financiamiento DIP Tramo B se registrará por los términos y condiciones del Contrato de Crédito DIP, salvo por las particularidades de la Modificación del Tramo B, las cuales se indican a continuación:

– Financistas: Grupo de financistas conformado por OCM y por Apollo y determinados fondos, cuentas y entidades asesoradas por OCM y Apollo.

– Monto Comprometido: US\$750 millones, por concepto de capital.

– Fecha de Vencimiento: Al igual que el financiamiento Tramo A y el financiamiento Tramo C, la Propuesta de Financiamiento DIP Tramo B tiene como fecha de vencimiento programada el 8 de abril de 2022, sujeto la posibilidad de que LATAM extienda dicha fecha de vencimiento por 60 días adicionales en caso que el plan de reorganización de LATAM haya sido confirmado por una orden del Tribunal pero se encuentre todavía pendiente la consumación sustancial del mismo bajo las normas del Procedimiento Capítulo 11. Adicionalmente, la Modificación del Tramo B contempla que los prestamistas del Tramo A y del Tramo B han acordado que LATAM a su sola discreción pueda extender la fecha de vencimiento programada del financiamiento hasta el 30 de junio de 2022. Todo lo anterior, salvo que la fecha de vencimiento sea acelerada conforme a sus términos, incluyendo sin limitación, en caso de existir un evento de incumplimiento bajo el Contrato de Crédito DIP (en adelante, la “Fecha de Vencimiento”).

• Cabe agregar, que la posibilidad de extender la fecha de vencimiento hasta el 30 de junio de 2022 en los términos indicados en el párrafo que precede no aplica respecto al financiamiento Tramo C. En consecuencia, en caso que LATAM desee extender la fecha de vencimiento

HECHOS ESENCIALES

respecto al financiamiento Tramo C hasta la fecha indicada, requerirá para ello el consentimiento de los acreedores Tramo C.

– Intereses y Comisiones:

- *Intereses:* Tanto la tasa de interés aplicable 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 B, pudiendo optar entre (i) pagar intereses en dinero al vencimiento de cada período trimestral de interés, o (ii) capitalizar dichos intereses trimestralmente para que sean pagados 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 créditos cuyo interés sea pagadero en dinero al término de cada periodo de interés, devengarán intereses 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.

- Los créditos cuyo interés sea capitalizado trimestralmente 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.

– *Comisiones y Otros Cobros:*

- Una Comisión de disponibilidad (*Undrawn Commitment Fee*) pagadera en dinero equivalente a un 0,50% del compromiso diario no utilizado del compromiso de financiamiento bajo el Tramo B por año, la cual será calculada diariamente, y ser pagadera el último día hábil de cada trimestre hasta la Fecha de Vencimiento.

- Un pago de mejora de rendimiento (*Yield-enhancement Payment*) pagadera en dinero por una suma equivalente al 0,6% del total del compromiso de financiamiento bajo el Tramo B, pagadero en la fecha de cierre del Tramo B.

- Si la fecha de vencimiento programada fuere prorrogada más allá del 30 de junio de 2022, se devengará una comisión equivalente al 1% del total del compromiso de financiamiento bajo el Tramo B (*Extension Fee*) pagadera en dinero en la fecha en la cual se haga la extensión.

- Cabe mencionar que, Según se indicó anteriormente, dado que la Modificación del Tramo

B hace extensiva al Tramo A la posibilidad de extender la fecha de vencimiento hasta el 30 de junio de 2022, por medio del presente se complementa lo informado mediante hecho esencial de fecha 17 de septiembre de 2020 en el sentido que el *Extension Fee* del financiamiento Tramo A sólo se devengaría en caso que la fecha de vencimiento programada fuere extendida más allá del 30 de junio de 2022.

- Adicionalmente, la Modificación del Tramo B contempla una comisión final (*Back-end Fee*) pagadera en la Fecha de Vencimiento, calculada sobre el compromiso total de financiamiento bajo el Tramo B en un porcentaje que varía Según sea la Fecha de Vencimiento. Dicho porcentaje será de (i) un 0,5% si ella ocurre con posterioridad al 8 de abril de 2022 pero en o antes del 30 de abril de 2022; (ii) un 0,8% si ella ocurre con posterioridad al 30 de abril de 2022 pero en o antes del 30 de junio de 2022; y (iii) un 1% si ella ocurre con posterioridad al 30 de junio de 2022.

– Garantías y Preferencias: El Tramo B estará garantizado con los mismos

activos que actualmente aseguran el Tramo A y el Tramo C bajo el Contrato de Crédito DIP; en el entendido, sin embargo, que las garantías del Tramo A serán preferentes a las del Tramo B, y éstas preferentes a las del Tramo C.

LATAM se encuentra a la espera de lo que resuelva el Tribunal en respuesta a la Propuesta de Financiamiento DIP Tramo B.

Con esta fecha se levanta la reserva de la comunicación que fuera enviada en Carácter de Hecho Esencial Reservado, con fecha 25 de septiembre de 2021, cuyo contenido se refunde en esta comunicación.

Santiago, 1 de octubre de 2021

HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley nº 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General Nº 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 Airlines” o la “Compañía”), lo siguiente:

- Como fuera informado, LATAM Airlines comenzó un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de

HECHOS ESENCIALES

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”).

- 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 de agosto de 2021, emitido con fecha de hoy incluido en el siguiente link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- El MOR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

En consecuencia y sin perjuicio de las demás limitaciones detalladas en el MOR, hacemos presente que la información

contenida en este reporte realizado exclusivamente para cumplir con las obligaciones bajo el Procedimiento del Capítulo 11, no se encuentra auditada, tiene un alcance limitado y cubre un período restringido de tiempo por lo que se encuentra sujeta a cambios materiales a medida que avance el trimestre correspondiente y conforme a los procesos regulares de preparación de estados financieros trimestrales, incluida la revisión limitada de los auditores externos cuando corresponda.

Santiago, 11 de octubre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

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.

Por último, se informa que si bien las conversaciones están en curso, al 11 de octubre de 2021, la Sociedad no había llegado aún a un acuerdo con respecto a los términos materiales de una potencial transacción de reestructuración.

Santiago, 11 de octubre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

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. Actualización del Procedimiento Capítulo 11 de LATAM:

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 (el “Capítulo 11”) del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América (el “Código de Quiebras de EEUU”), LATAM se encuentra actualmente negociando con diversas partes interesadas para efectos de acordar los términos de un plan de reorganización y financiamiento para emerger con éxito del Procedimiento Capítulo 11

HECHOS ESENCIALES

en cumplimiento de todas las leyes aplicables.

- En el contexto de estas negociaciones, y Según fuera informado mediante hecho esencial de fecha 9 de septiembre de 2021, LATAM (i) ha suscrito acuerdos de confidencialidad con diversas partes interesadas, y ha desarrollado y puesto a disposición de éstas cierta información material no pública; y (ii) ha solicitado propuestas de sus principales acreedores y accionistas mayoritarios.

- En respuesta a las solicitudes de propuesta, a esta fecha, LATAM ha recibido ciertas propuestas no vinculantes de financiamiento por la vía de capital y deuda (en adelante, cada una de dichas propuestas, una “Propuesta de Salida”) de sus principales acreedores y accionistas mayoritarios.

- Según fuera informado mediante hecho esencial de esta misma fecha, conforme a los términos de ciertos acuerdos de confidencialidad y como parte del proceso, con esta fecha, LATAM ha divulgado públicamente la Propuesta de Salida presentada por un grupo de acreedores ad-hoc (el “Grupo de Acreedores Ad-Hoc”) representado por Moelis & Company y por White & Case LLP (la “Propuesta Revelada”), así como el listado preliminar (el

“Listado Preliminar”) de preocupaciones levantadas por LATAM al Grupo de Acreedores Ad-Hoc (en adelante, la Propuesta Revelada conjuntamente con el Listado Preliminar de LATAM, la “Información Revelada”). La Información Revelada se encuentra actualmente públicamente disponible en <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- La Propuesta Revelada contempla la Obtención de nuevos fondos por más de US\$5,000 millones por la vía de la emisión de nuevo capital y nueva deuda, lo cual estaría parcialmente respaldado por las partes que efectúan la propuesta. En caso que dicha propuesta fuese aprobada e implementada en los términos en que fue formulada, ello resultaría en una dilución sustantiva de las acciones actualmente emitidas en LATAM.

- Las dificultades comerciales levantadas por LATAM en el Listado Preliminar reflejan el foco de LATAM en asegurar un monto adecuado de endeudamiento y liquidez a la salida el Procedimiento Capítulo 11 y durante el período de su plan de negocios, así como el cumplimiento de todas las leyes aplicables en la implementación del plan, incluyendo de legislación chilena. LATAM también identificó

ciertos asuntos relacionados con la falta de detalle en la mayoría de los asuntos clave de financiamiento y respaldo.

- LATAM continúa discutiendo con sus principales acreedores y accionistas mayoritarios con respecto las Propuestas de Salida, y continúa focalizado en asegurar que cualquier estrategia de salida le permita emerger del Procedimiento Capítulo 11 con una estructura de capital robusta, con la liquidez adecuada, con la habilidad de ejecutar exitosamente su plan de negocios de manera sostenible en el tiempo y en cumplimiento de todas las leyes aplicables.

- La Sociedad mantendrá informado a sus accionistas y al mercado sobre los avances en el Procedimiento Capítulo 11. Adicionalmente, y sin limitar la generalidad de lo anterior, LATAM contempla convocar a sus accionistas a una junta extraordinaria de accionistas cuando corresponda Según el progreso de las negociaciones con las diversas partes interesadas que se encuentran hoy pendientes.

2. Períodos de Exclusividad de LATAM:

- El Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (el “Tribunal”) que conoce el Procedimiento Capítulo 11

ha autorizado la extensión del período durante el cual los Deudores tienen el derecho exclusivo para presentar el plan de reorganización hasta el 15 de octubre de 2021, y el derecho exclusivo para solicitar la aceptación del mismo hasta el 15 de diciembre de 2021 (colectivamente, los “Períodos de Exclusividad”).

- En caso que sea necesario solicitar una nueva extensión de los Períodos de Exclusividad, ello será oportunamente solicitado al Tribunal e informado a vuestra Comisión y al mercado.

Santiago, 14 de octubre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

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:

• 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

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

América (el “Procedimiento Capítulo 11”) de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, LATAM se encuentra actualmente negociando con diversas partes interesadas para efectos de acordar los términos de un plan de reorganización y financiamiento para emerger con éxito del Procedimiento Capítulo 11 en cumplimiento de todas las leyes aplicables; y continúa focalizado en asegurar que cualquier estrategia de salida le permita emerger del Procedimiento Capítulo 11 con una estructura de capital robusta, con la liquidez adecuada, con la habilidad de ejecutar exitosamente su plan de negocios de manera sostenible en el tiempo y en cumplimiento de todas las leyes aplicables.

- Con esta fecha, los Deudores presentaron una moción ante del Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York para extender el período durante el cual éstos tendrán el derecho exclusivo para presentar el plan de reorganización desde el 15 de octubre de 2021 hasta el 26 de noviembre de 2021, y el derecho exclusivo para solicitar la aceptación del mismo desde el 15 de diciembre de 2021 hasta el 26 de enero de 2022.

• Dicha solicitud apoya el desarrollo de un plan de reorganización y ayudará a

la negociación con las diversas partes interesadas en el Procedimiento Capítulo 11.

• La Sociedad mantendrá informado a sus accionistas y al mercado sobre los avances en el Procedimiento Capítulo 11. Adicionalmente, y sin limitar la generalidad de lo anterior, LATAM contempla convocar a sus accionistas a una junta extraordinaria de accionistas cuando corresponda según el progreso de las negociaciones con las diversas partes interesadas que se encuentran hoy pendientes.

Santiago, 9 de noviembre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley Nº 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General Nº 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 fuera informado, LATAM comenzó 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”).

• 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 de septiembre de 2021, emitido con fecha de hoy incluido en el siguiente link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

• El MOR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

En consecuencia y sin perjuicio de las demás limitaciones detalladas en el MOR, hacemos presente que la información contenida en este

reporte realizado exclusivamente para cumplir con las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11, no se encuentra auditada, tiene un alcance limitado y cubre un período restringido de tiempo por lo que se encuentra sujeta a cambios materiales a medida que avance el trimestre correspondiente y conforme a los procesos regulares de preparación de estados financieros trimestrales, incluida la revisión limitada de los auditores externos cuando corresponda.

Santiago, 10 de noviembre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley Nº 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General Nº 30, debidamente facultado por el Directorio, informo a la Comisión para el Mercado Financiero, como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Compañía”), lo siguiente:

• Como fuera informado previamente, el contrato de financiamiento en idioma inglés denominado *Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* (el “Contrato de Crédito DIP”) suscrito en el contexto del proceso de reorganización de LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas en los Estados Unidos de



HECHOS ESENCIALES

América (el “Procedimiento Capítulo 11”) contempla un eventual Tramo B por hasta US\$750 millones, sujeto a la autorización del Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York que conoce el Procedimiento Capítulo 11 (el “Tribunal”) y otras condiciones habituales para este tipo de operaciones. Esto de modo adicional al financiamiento del Tramo A por US\$1.300 millones y al financiamiento del Tramo C por US\$1.150 millones actualmente existentes bajo el mismo.

- Según fuera informado mediante hecho esencial de fecha 29 de septiembre de 2021, el Directorio – por la unanimidad de los directores independientes– aprobó con fecha 24 de septiembre de 2021 una modificación del Contrato de Crédito DIP (la “Modificación del Tramo B”) para implementar una propuesta de Financiamiento para el Tramo B presentada por un grupo de financistas conformado por Oaktree Capital Management, L.P. (“OCM”) y por Apollo Management Holdings, L.P. (“Apollo”) y determinados fondos, cuentas y entidades asesorados por OCM y Apollo.

- Dicha Modificación del Tramo B fue aprobada por el Tribunal con fecha 18 de octubre de 2021.

- Por último, con fecha de hoy, 10 de noviembre de 2021, está previsto (i) suscribir la Modificación del Tramo B, incorporándose en consecuencia el Tramo B al Contrato de Crédito DIP; y (ii) la realización de un nuevo desembolso bajo el Contrato de Crédito DIP por un monto de US\$200 millones. Dicho desembolso sería íntegramente efectuado por los financistas del Tramo B conforme a lo dispuesto en el Contrato de Crédito DIP.

Santiago, 26 de noviembre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

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:

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, 99.2 y 99.3 del presente documento.

Por último, se informa que la Compañía y los demás Deudores han suscrito un Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración con el grupo de acreedores adhoc de la Compañía, Costa Verde Aeroáutica S.A. and Inversiones Costa Verde Ltda. y Cía. en Comandita Por Acciones, Delta Air Lines, Inc., Qatar Airways Investment (UK) Ltd, Andes Aerea SpA, Inversiones Pia SpA y Comercial Las Vertientes SpA, que se adjunta como anexo 99.1.

Santiago, 26 de noviembre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

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. 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 (el “Capítulo 11”) del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América, con esta fecha, los Deudores han presentado ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York que conoce el Procedimiento Capítulo 11 (el “Tribunal”) un plan de reorganización y financiamiento (el “Plan de Reorganización”) que contempla una serie de transacciones para emerger de dicho proceso con éxito, en cumplimiento de todas las leyes aplicables. Dicho plan, para efectos de poder ser implementado,

HECHOS ESENCIALES

deberá ser previamente aceptado por las respectivas clases de acreedores y confirmado por el Tribunal conforme al Código de Quiebras de los Estados Unidos de América.

2. La restructuración contemplada en el Plan de Reorganización cuenta con el apoyo de un grupo de acreedores valistas de LATAM representados por Evercore (los “Acreedores Representados por Evercore”). Adicionalmente, y sujeto a la confirmación de sus respectivos directorios, dicha restructuración cuenta también con el apoyo de (i) Delta Air Lines, Inc.; (ii) Qatar Airways Investment (UK) Ltd.; (iii) el grupo Cueto (i.e., Costa Verde Aeroáutica S.A. e Inversiones Costa Verde Ltda. y Cía. en Comandita Por Acciones); y (iv) el grupo Eblen (i.e., Andes Aérea SpA, Inversiones Pia SpA y Comercial Las Vertientes SpA). En adelante, las partes indicadas en los literales (i), (ii) y (iii), los “Accionistas Soportantes”.

3. El Plan de Reorganización contempla, entre otras cosas:

A. Un aumento de capital desde la cantidad actual de aproximadamente US\$3.146 millones dividido en 606.407.693 acciones ordinarias a aproximadamente la cantidad de US\$13.602 millones dividido en

aproximadamente 606.407.693.000 acciones ordinarias. Este aumento de capital por la cantidad aproximada de US\$10.456 millones se realizará mediante (i) la emisión de nuevas acciones de pago ordinarias (las “Nuevas Acciones de Pago”), representativas de aproximadamente US\$800 millones, y (ii) la emisión de acciones destinadas a respaldar la emisión de tres clases de nuevos bonos convertibles y la potencial Conversión de los mismos en acciones ordinarias de la Sociedad (los “Nuevos Bonos Convertibles”), representativas en su conjunto de aproximadamente US\$9.656 millones. Como consecuencia de lo anterior, y sin perjuicio del derecho de suscripción preferente de los accionistas de LATAM conforme a la normativa aplicable, de acuerdo a los términos y condiciones del Plan de Reorganización las acciones actualmente emitidas por la Sociedad representarían aproximadamente un 0,1% del total de las acciones de LATAM luego de reorganizada.

Las Nuevas Acciones de Pago serán ofrecidas preferentemente a todos los accionistas de la Sociedad, conforme lo exige la legislación vigente. Adicionalmente, cabe agregar que la colocación de la totalidad de las Nuevas Acciones de Pago está asegurada por cuanto, sujeto al otorgamiento de las

correspondientes cartas de compromiso y de la documentación definitiva, (i) los Accionistas Soportantes han acordado respaldar hasta US\$400 millones de las Nuevas Acciones de Pago sin tener derecho a retribución alguna producto de dicho compromiso; y (ii) los remanentes US\$400 millones, en la medida que no sean suscritos por los restantes accionistas de LATAM, serán suscritos por los Acreedores Representados por Evercore, quienes han acordado garantizar la colocación de las Nuevas Acciones de Pago por hasta dicha cantidad a cambio de una retribución del 20% calculado sobre dicha cantidad.

B. La emisión de Nuevos Bonos Convertibles, conforme al detalle que se indica a continuación:

i. Nuevos Bonos Convertibles denominados “Nuevos Bonos Convertibles Clase A” y “Nuevos Bonos Convertibles Clase C” destinados a ser entregados en dación en pago de ciertas acreencias contra LATAM existentes a la fecha de presentación de la solicitud voluntaria de amparo para acogerse al Capítulo 11, para restructurar dicha deuda.

La diferencia entre unos y otros radica en que mientras los destinatarios de los Nuevos Bonos Convertibles Clase

A son acreedores valistas de LATAM que opten por no contribuir nuevos recursos a la Sociedad (recibiendo en consecuencia Nuevos Bonos Convertibles Clase A en dación de pago de sus Créditos), los destinatarios de los Nuevos Bonos Convertibles Clase C son acreedores valistas que opten por contribuir nuevos fondos recibiendo en consecuencia Nuevos Bonos Convertibles Clase C a cambio de una combinación de una dación en pago por sus Créditos y una contribución de nuevos fondos a razón de US\$0,921692 de nuevos recursos por cada US\$1 de acreencias (el “Ratio de Suscripción”).

Como se explica más adelante, el importe total de los Nuevos Bonos Convertibles Clase C es de aproximadamente US\$6.816 millones. Como resultado del Ratio de Suscripción, en caso de que estos Nuevos Bonos Convertibles Clase C fueren íntegramente suscritos por los acreedores valistas, dicha suscripción requerirá (i) una contribución de nuevos fondos por aproximadamente US\$3.269 millones; y (ii) una dación en pago por sus acreencias valistas por aproximadamente US\$3.547 millones. Cabe añadir que los Acreedores Representados por Evercore, sujeto al otorgamiento de las correspondientes cartas de compromiso y de la documentación definitiva, han acordado

HECHOS ESENCIALES

respaldar la colocación de la integridad de los Nuevos Bonos Convertibles Clase C a cambio de una retribución del 20% calculada sobre el importe del mencionado aporte de nuevos fondos por aproximadamente US\$3.269 millones.

Por último, si bien los Nuevos Bonos Convertibles Clase A y los Nuevos Bonos Convertibles Clase C están estructurados para ser dados en dación en pago de la deuda existente, ellos serán ofrecidos preferentemente a los accionistas de LATAM conforme lo requiere la normativa aplicable. En caso de ser suscritos por dichos accionistas, los acreedores valistas podrán recibir en lugar de dichos Nuevos Bonos Convertibles, distribuciones del dinero recaudado producto de dicha suscripción.

ii. “Nuevos Bonos Convertibles Clase B” destinados a captar nuevos fondos, los cuales serán igualmente ofrecidos preferentemente a todos los accionistas de la Sociedad. La colocación de estos bonos está íntegramente garantizada por los Accionistas Soportantes, sin derecho a recibir retribución alguna a cambio de dicho compromiso, sujeto al otorgamiento de las correspondientes cartas de compromiso y de la documentación definitiva.

Cabe agregar que los nuevos fondos que obtendrá la Sociedad producto de la colocación de los Nuevos Bonos Convertibles Clase B, Nuevos Bonos Convertibles Clase C y las Nuevas Acciones de Pago ascienden a aproximadamente US\$5.442 millones.

C. La contratación de nueva deuda por aproximadamente US\$2.250 millones, y la contratación de una nueva línea de Crédito rotativa por aproximadamente US\$500 millones, la cual será estructurada luego de un proceso competitivo en el mercado, con el objeto de obtener las mejores condiciones financieras disponibles al momento de su contratación.

4. Respecto a las Nuevas Acciones de Pago:

A. Precio de Suscripción: El precio al que se ofrezcan las Nuevas Acciones de Pago reflejará un 13,73% de descuento respecto al valor patrimonial (equity value) de LATAM a nivel consolidado (el “Valor Patrimonial de LATAM”). En caso que el Valor Patrimonial de LATAM contenido en el Plan de Reorganización sea modificado, el precio de suscripción también deberá ser ajustado.

B. Mecánica de Colocación: Como se indicó, estas acciones serán ofrecidas

preferentemente a todos los accionistas de la Sociedad durante el respectivo período de opción preferente (el “Primer POP”). Por su parte, los Accionistas Soportantes han acordado suscribir su respectiva prorrata en el Primer POP sin tener derecho a retribución alguna producto de dicho compromiso. En caso que una vez expirado el Primer POP queden todavía disponibles Nuevas Acciones de Pago, estas serán ofrecidas preferentemente a todos los accionistas que la Sociedad que hayan participado en el Primer POP (incluyendo, sin limitación, a los Accionistas Soportantes y otros accionistas de LATAM). Como se mencionó anteriormente, sujeto al otorgamiento de las correspondientes cartas de compromiso y de la documentación definitiva, los Accionistas Soportantes han acordado respaldar hasta US\$400 millones de las Nuevas Acciones de Pago sin tener derecho a retribución alguna a cambio de dicho compromiso; con todo, el total de las acciones que los Accionistas Soportantes tendrán en LATAM producto de la suscripción de Nuevas Acciones de Pago y el ejercicio de la opción de Conversión de los Nuevos Bonos Convertibles Clase B en acciones de la Sociedad, no podrá exceder del 27% del capital de la Sociedad reorganizada.

Finalmente, en caso que luego de

efectuado lo anterior queden todavía disponibles Nuevas Acciones de Pago, el remanente será suscrito por los Acreedores Representados por Evercore hasta la cantidad de US\$400 millones, quienes han asumido dicho compromiso a cambio de una retribución del 20% calculado sobre dicha cantidad, sujeto al otorgamiento de las correspondientes cartas de compromiso y de la documentación definitiva.

5. Respecto a los Nuevos Bonos Convertibles Clase A:

A. Monto de la Emisión: Monto aproximado de US\$1.467 millones.

B. Fecha de Vencimiento: Pagaderos en una única cuota el 31 de diciembre de 2121.

C. Intereses: No devengarán intereses.

D. Relación de Conversión: relación de Conversión de Nuevos Bonos Convertibles Clase A en acciones de la Sociedad a razón de 0,193333x; en el entendido, sin embargo, que en caso que el Valor Patrimonial de LATAM contenido en el Plan de Reorganización sea modificado, dicha relación de Conversión también deberá ser ajustada.

Con todo, la relación de Conversión

HECHOS ESENCIALES

disminuirá en un 50% en caso que la opción de Conversión sea ejercida luego del día 60 contado desde la fecha en que el Plan de Reorganización sea efectivo (la “Fecha Efectiva”).

E. Distribución de Nuevos Bonos Convertibles Clase A: En la medida que los Nuevos Bonos Convertibles Clase A no sean suscritos por los accionistas de la Sociedad durante el respectivo período de suscripción preferente, el Plan de Reorganización contempla que éstos se entreguen en dación en pago por sus Créditos a los acreedores valistas que no opten por participar en los Nuevos Bonos Convertibles Clase C. Cabe agregar que los Accionistas Soportantes han acordado renunciar a su respectivo derecho de suscripción preferente para suscribir estos instrumentos.

6. Respecto a los Nuevos Bonos Convertibles Clase C:

A. Monto de la Emisión: Monto aproximado de US\$6.816 millones, que en la medida en que sea suscrito en su totalidad por los acreedores valistas requerirá (i) el aporte de nuevos fondos por aproximadamente US\$3.269 millones; y (ii) aceptar una dación en pago por sus Créditos por aproximadamente US\$3.547 millones.

B. Fecha de Vencimiento: Pagaderos en una única cuota el 31 de diciembre de 2121.

C. Intereses: No devengarán intereses.

D. relación de Conversión: relación de Conversión de Nuevos Bonos Convertibles Clase C en acciones de la Sociedad a razón de 0,705506x; en el entendido, sin embargo, que en caso que el Valor Patrimonial de LATAM contenido en el Plan de Reorganización sea modificado, dicha relación de Conversión también deberá ser ajustada.

Con todo, la relación de Conversión disminuirá en un 50% en caso que la opción de Conversión sea ejercida luego del día 60 contado desde la Fecha Efectiva.

E. Distribución de Nuevos Bonos Convertibles Clase C: En la medida que los Nuevos Bonos Convertibles Clase C no sean suscritos por los accionistas de la Sociedad durante el respectivo período de suscripción preferente, el Plan de Reorganización contempla que éstos sean suscritos por los acreedores valistas que opten por participar en los Nuevos Bonos Convertibles Clase C a cambio de (i) en dación en pago por sus Créditos; y (ii) una contribución de nuevos fondos, conforme al Ratio de Suscripción. Cabe

agregar que los Accionistas Soportantes han acordado renunciar a su respectivo derecho de suscripción preferente para suscribir estos instrumentos.

7. Respecto a los Nuevos Bonos Convertibles Clase B:

A. Monto de la Emisión: Monto aproximado de US\$1.373 millones en nuevos fondos.

B. Fecha de Vencimiento: Pagaderos en una única cuota el 31 de diciembre de 2121.

C. Intereses: Devengarán intereses pagaderos en dinero a una tasa del 1% anual; en el entendido, sin embargo, que no se devengarán intereses durante los primeros 60 días contados desde la Fecha Efectiva.

D. Relación de Conversión: relación de Conversión de Nuevos Bonos Convertibles Clase B en acciones de la Sociedad a razón de 1,159152x; en el entendido, sin embargo, que en caso que el Valor Patrimonial de LATAM contenido en el Plan de Reorganización sea modificado, dicha relación de Conversión también deberá ser ajustada. Esta relación de Conversión implica un precio implícito por acción igual al de las Nuevas Acciones de Pago.

Con todo, la relación de Conversión disminuirá en un 50% en caso que la opción de Conversión sea ejercida luego de la fecha correspondiente al cuarto aniversario más 60 días, contado desde la Fecha Efectiva.

E. Período de Bloqueo: En caso que la opción de Conversión sea ejercida dentro de los 60 días siguientes a la Fecha Efectiva, las acciones recibidas producto de la Conversión no podrán ser transferidas hasta el cuarto aniversario contado desde la Fecha Efectiva; en el entendido que sí podrán ser sujetas a gravámenes en dicho período.

F. Suscripción de Nuevos Bonos Convertibles Clase B: En la medida que los Nuevos Bonos Convertibles Clase B no sean suscritos por los accionistas minoritarios de la Sociedad durante el respectivo período de suscripción preferente, éstos serán suscritos en su totalidad por los Accionistas Soportantes en su calidad de accionistas estratégicos quienes se han comprometido a respaldar íntegramente la colocación de los Nuevos Bonos Convertibles Clase B que no sean suscritos por los restantes accionistas de la Sociedad, no exigiendo retribución alguna a cambio de ese compromiso.

8. El Plan de Reorganización contempla

Nuestro negocio

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

HECHOS ESENCIALES

además que los estatutos de LATAM sean modificados de modo que, durante los dos años siguientes a la Fecha Efectiva, la aprobación de cualquiera de las materias contempladas en el Artículo 67 de la Ley Nº 18.046 requerirá el voto conforme del 73% de las acciones con derecho a voto, en lugar de dos tercios de las acciones con derecho a voto conforme lo dispone dicha norma.

9. Adicionalmente, el Plan de Reorganización contempla además una serie de elementos habituales para este tipo de operaciones, incluyendo (i) el establecimiento de un plan de incentivo para la administración de LATAM, cuyos términos y condiciones deben ser determinados; y (ii) el pago íntegro del financiamiento debtor-in-possession otorgado a la Sociedad en el contexto del Procedimiento Capítulo 11 con los nuevos fondos obtenidos en virtud de las transacciones contempladas en el Plan de Reorganización.

10. Como es habitual en este tipo de reestructuraciones, los distintos acreedores y titulares de intereses en el Procedimiento Capítulo 11 han sido divididos en el Plan de Reorganización en diferentes clases. Algunos de dichos acreedores o titulares de intereses han sido agrupados en clases no se ven afectadas por el Plan de Reorganización

ya sea porque se contempla que sus acreencias sean refinanciadas, pagadas, o bien por recibir un tratamiento que no les cause menoscabo. Bajo las normas del Capítulo 11, se presume que estas partes interesadas aceptan el Plan de Reorganización. Por otro lado, existen otros acreedores y partes interesadas que son agrupados en clases que sí se verán afectadas por el Plan de Reorganización ya que sus acreencias son restructuradas en virtud del mismo. Conforme a las normas del Capítulo 11, estas clases de partes interesadas estará facultadas para votar, aceptando o rechazando el Plan de Reorganización.

11. En caso que el Plan de Reorganización sea aprobado por las respectivas clases de acreedores, confirmado por el Tribunal e implementado, permitirá a los Deudores emerger del Procedimiento Capítulo 11 con una estructura de capital robusta, con la liquidez adecuada y posibilitará a la Sociedad ejecutar exitosamente su plan de negocios de manera sostenible en el tiempo.

12. La Sociedad mantendrá informado a sus accionistas, acreedores y al mercado sobre los avances en el Procedimiento Capítulo 11. A mayor abundamiento, el Directorio de la Sociedad ha acordado convocar a una Junta Extraordinaria de

Accionistas para el día 23 de diciembre de 2021 con el objeto de informar a sus accionistas sobre el Plan de Reorganización y los siguientes pasos en el Procedimiento Capítulo 11. Se informará a los accionistas sobre los detalles de dicha junta a través de los medios de difusión que correspondan de conformidad a la normativa aplicable.

Santiago, 30 de noviembre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley Nº 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General Nº 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 fuera informado, LATAM comenzó 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”).
- 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 octubre de 2021, emitido con fecha de hoy incluido en el siguiente link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

• El MOR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

En consecuencia y sin perjuicio de las demás limitaciones detalladas en el MOR, hacemos presente que la información contenida en este reporte realizado exclusivamente para cumplir con las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11, no se encuentra auditada, tiene un alcance limitado y cubre un período restringido de tiempo por lo que se encuentra sujeta a cambios materiales a medida

HECHOS ESENCIALES

que avance el trimestre correspondiente y conforme a los procesos regulares de preparación de estados financieros trimestrales, incluida la revisión limitada de los auditores externos cuando corresponda.

Santiago, 23 de diciembre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

En virtud de lo establecido en los Artículos 9º y 10º de la Ley Nº 18.045 sobre Mercado de Valores, y a lo establecido en la Norma de Carácter General Nº 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 Nº 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 y 10 de noviembre de 2021, LATAM informó la ocurrencia del primer, segundo y tercer desembolso bajo el Contrato de Crédito DIP por un monto de US\$ 1.150 millones, US\$500 millones y US\$200 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\$ 100 millones. Dicho desembolso sería íntegramente efectuado por los financistas del Tramo B conforme a lo dispuesto en el Contrato de Crédito DIP.

Santiago, 30 de diciembre de 2021

Comunica HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley Nº 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General Nº 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 fuera informado, LATAM comenzó 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”).

• 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 noviembre de 2021, emitido con fecha de hoy incluido en el siguiente link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

• El MOR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

En consecuencia y sin perjuicio de las demás limitaciones detalladas en el MOR, hacemos presente que la información contenida en este reporte realizado exclusivamente para cumplir con las obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11, no se encuentra auditada, tiene un alcance limitado y cubre un período restringido de tiempo por lo que se encuentra sujeta a cambios materiales a medida que avance el trimestre correspondiente y conforme a los procesos regulares de preparación de estados financieros trimestrales, incluida la revisión limitada de los auditores externos cuando corresponda.

FACTORES DE RIESGO

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 NUESTRO PROCESO DE CHAPTER 11

Nosotros y un número sustancial de nuestras filiales consolidadas presentamos peticiones voluntarias de alivio bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras (Chapter 11) y estamos sujetos a los riesgos e incertidumbres asociados con nuestro proceso de dicho recurso.

Como consecuencia de nuestra solicitud bajo el Capítulo 11, las operaciones y nuestra capacidad para desarrollar

y ejecutar nuestro plan de negocios, así como nuestra continuación como preocupación permanente, estarán sujetas a los riesgos e incertidumbres asociados con la quiebra. Estos riesgos incluyen nuestra capacidad para:

- confirmar y consumir un plan de reorganización con respecto a nuestro proceso de *Chapter 11*;
- obtener financiación suficiente, incluso para el capital de trabajo, ya sea a través de una financiación adicional DIP (debtor-in-possession), financiación de salida o de otro tipo y salir de la quiebra y ejecutar nuestro plan de negocios para después de la emergencia, así como cumplir con los términos y condiciones de dicha financiación;
- mantener nuestras relaciones con nuestros acreedores, proveedores, proveedores de servicios, clientes, directores, ejecutivos y empleados; y
- mantener contratos que son críticos para nuestras operaciones bajo términos y condiciones razonablemente aceptables.

También estaremos sujetos a riesgos relacionados, entre otros, a:

- los altos costos del proceso de quiebra y los honorarios conexos;

- la capacidad de terceros para buscar y obtener la aprobación judicial para (i) rescindir contratos y otros acuerdos con nosotros, (ii) acortar el período de exclusividad para que propongamos y confirmemos un plan de reestructuración o para nombrar un fideicomisario del *Chapter 11* o (iii) convertir el proceso de quiebra en el proceso de liquidación del Capítulo 7; y
- las acciones y decisiones de nuestros acreedores y otros terceros que tienen intereses en nuestro proceso de quiebra que pueden ser incompatibles con nuestros planes.

Cualquier retraso en nuestro proceso de reestructuración aumenta los riesgos de nuestra incapacidad para reorganizar nuestro negocio y salir de la quiebra y puede aumentar nuestros costos asociados con el proceso de reorganización.

Debido a los muchos riesgos e incertidumbres asociados con una solicitud voluntaria de alivio bajo el Capítulo 11 y los procesos conexos, no podemos predecir o cuantificar con precisión el impacto final que los acontecimientos que ocurren durante nuestro proceso de reestructuración puedan tener sobre nosotros y no hay certeza sobre nuestra capacidad de continuar en funcionamiento.

Es imposible predecir con certeza la cantidad de tiempo que podríamos pasar en nuestro proceso de reestructuración o asegurar a las partes interesadas que se confirmará un plan de reorganización. Nuestro proceso de reestructuración puede implicar gastos adicionales y nuestra administración tendrá que pasar una cantidad significativa de tiempo y esfuerzo centrándose en dicho proceso.

El 19 de septiembre de 2020, el Tribunal de Quiebras dictó una orden aprobando la moción de los deudores de aprobar cierta financiación DIP (debtor-in-possession) consistente en una facilidad llamada Tramo A por un monto de hasta US\$1,3 mil millones, y un tramo inicial llamado Tramo C por un monto de hasta US\$1,15 mil millones. El 18 de octubre de 2021, el Tribunal de Quiebras dictó una orden mediante la cual aprobaba la moción de los deudores de obtener financiación adicional DIP, consistente en un Tramo B por un monto de hasta US\$750 millones. Entre otras cosas, el Tramo B proporcionó ciertos términos y condiciones de fijación de precios mejorados en comparación con las condiciones de fijación de precios de los Tramos A y C existentes.

El 26 de noviembre de 2021, los deudores presentaron el Plan de Reorganización y firmaron el acuerdo de apoyo a la reestructuración (RSA por

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

1 NTD: Esto es todo lo que podemos decir en esta etapa, hasta que se emita la orden de BCA.

sus siglas en inglés) y el 12 de enero de 2022, firmaron los Compromisos de Colocación (backstop agreements). No podemos predecir si el Plan será confirmado. Si el Plan no se confirma y tenemos que renegociar un nuevo plan de reorganización, nuestro proceso de quiebra puede tardar más en concluir, lo que puede afectar negativamente nuestra capacidad para reorganizar nuestro negocio y salir de la quiebra.

Nuestro Plan de Reorganización establece que podemos refinanciar algunas de nuestras obligaciones existentes y que también podemos buscar financiación adicional de salida para reembolsar otras obligaciones existentes y financiar nuestras operaciones. Nuestro proceso de quiebra también puede hacer necesario que busquemos financiación DIP adicional para financiar operaciones, particularmente si hay retrasos significativos en nuestro proceso de quiebra. Si no podemos obtener dicha financiación en condiciones favorables o en absoluto, nuestras posibilidades de reorganizar con éxito nuestro negocio pueden verse seriamente amenazadas y la probabilidad de que, en su lugar, se nos exija liquidar nuestros activos puede incrementarse y, como resultado, nuestras acciones comunes y nuestros instrumentos de deuda podrían devaluarse aún más o perder su valor total.

Además, no podemos predecir el importe final de todas las condiciones de liquidación de los pasivos que estarán sujetos a nuestro plan de reorganización. Incluso una vez que se apruebe e implemente un plan de reorganización, podemos vernos afectados negativamente por la posible renuencia de los posibles prestamistas y otras contrapartes a tratar con una empresa que ha surgido recientemente de un proceso de quiebra.

Tenemos necesidades sustanciales de liquidez y es posible que no podamos obtener suficiente liquidez para confirmar un plan de reorganización y salir de nuestro proceso de quiebra con éxito.

Aunque hemos tomado varias medidas para reducir nuestros gastos y hemos reducido significativamente la escala de nuestras operaciones, principalmente como resultado de los sucesos relacionados con la propagación de COVID-19, nuestro negocio sigue siendo intensivo en capital. Además de los requisitos de efectivo necesarios para financiar nuestras operaciones en curso, hemos incurrido en importantes honorarios profesionales y otros costes en relación con nuestra reorganización y consideramos que seguiremos incurriendo en importantes honorarios y costes profesionales a lo largo de nuestro proceso de quiebra. No hay garantías de que nuestra liquidez sea

suficiente para permitirnos satisfacer nuestras obligaciones relacionadas con nuestro proceso de reorganización, proceder con la confirmación de un plan de reorganización bajo el Capítulo 11 y salir airosos de nuestro proceso. En particular, como se menciona más adelante, para confirmar un plan de reorganización bajo el Capítulo 11, tendremos que demostrar viabilidad que en parte dependerá de nuestra capacidad para demostrar suficiente liquidez una vez que emerjamos.

No podemos ofrecer ninguna garantía de que podamos garantizar una financiación provisional adicional o una financiación de salida suficiente para satisfacer nuestras necesidades de liquidez. Nuestra liquidez, incluida nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones operativas en curso y los pactos, hitos y otras condiciones de nuestros instrumentos de deuda, depende, entre otras cosas, de: (i) nuestra capacidad de cumplir con los términos y condiciones de la orden de manejo de efectivo introducida por el Tribunal de Quiebras en relación con nuestro proceso de quiebra, (ii) nuestra capacidad de mantener efectivo disponible adecuado, (iii) nuestra capacidad de generar flujo de efectivo positivo de las operaciones, que en parte depende de factores fuera de nuestro control en relación con los sucesos derivados de la propagación del COVID-19, (iv) nuestra capacidad para confirmar y consumir un

plan de reorganización bajo el Capítulo 11 y, (v) el costo, la duración y el resultado del proceso de quiebra.

Es posible que no podamos obtener la confirmación de un plan de reorganización bajo el Capítulo 11 o que dicha confirmación pueda prolongarse y retrasarse.¹

Para salir airosos de la protección del Tribunal de Quiebras como una entidad viable, debemos cumplir con ciertos requisitos legales. El 21 de marzo de 2022, el Tribunal de Quiebras presentó una orden aprobando la declaración de divulgación con respecto al Plan de Reorganización propuesto y los materiales de solicitud correspondientes, encontrando que la declaración de divulgación contenía información adecuada y permitiendo que comenzara la solicitud (la “Orden de Declaración de Divulgación”). De conformidad con la Orden de Declaración de Divulgación, los deudores están obligados a iniciar la solicitud de su Plan de Reorganización dentro de los cinco días hábiles siguientes al registro de la Orden de Declaración de Divulgación.

A pesar de la aprobación de la declaración de divulgación, todavía tendremos que obtener las aceptaciones requeridas de nuestro plan y demostrar la viabilidad de nuestro plan al Tribunal de Quiebras por una

FACTORES DE RIESGO

preponderancia de la evidencia para cumplir con otras condiciones reglamentarias para la confirmación de nuestro plan. Hasta la fecha y, como se describe en este documento, aunque hemos presentado un plan de reorganización propuesto, no es posible garantizar si las partes interesadas tratarán de impugnar la confirmación del plan ni cuándo o si el Tribunal de Quiebras aprobará el Plan de Reorganización. Además, algunas partes interesadas han solicitado apoyo al Tribunal de Quiebras que, de ser concedido, podría afectar materialmente al Plan y a las transacciones contempladas en él. Del mismo modo, así como no podemos asegurar que un plan de reorganización será aprobado por el Tribunal de Quiebras, no podemos garantizar que dicho plan sea reconocido o aprobado por los tribunales de las demás jurisdicciones en las que operamos y/o en las que estamos sujetos a procesos de reorganización paralelos y auxiliares o si (o cuándo) podremos salir de tales procesos paralelos o auxiliares.

En particular, el proceso de confirmación puede estar sujeto a numerosos retrasos potenciales imprevistos. Los riesgos incluyen la posibilidad de que:

- podamos recibir objeciones a la confirmación de cualquier plan de reorganización de varias partes interesadas en nuestro proceso de

quiebra, incluyendo la eficacia y el efecto de los pasos requeridos para la implementación del Plan, que podrían retrasar y perturbar la confirmación del Plan y la salida de los deudores de la quiebra. Cualquier litigio puede ser costoso, largo y perjudicial para las operaciones comerciales normales de la empresa y el proceso de confirmación del plan. No podemos predecir el impacto que cualquier objeción o moción de terceros durante nuestro proceso bajo el Capítulo 11 pueda tener en la decisión del Tribunal de Quiebras de confirmar un plan de reorganización o nuestra capacidad de completar un plan de reorganización. Una resolución de cualquier litigio desfavorable para los deudores podría tener un efecto adverso material en el proceso de confirmación del plan, la salida de la quiebra o en los negocios de LATAM, los resultados de las operaciones, la condición financiera, la liquidez y el flujo de caja.

- La publicidad adversa en relación con el proceso de quiebra o de otro tipo podría afectar negativamente a los negocios de LATAM tanto durante el proceso de quiebra, el proceso de confirmación del plan y una vez fuera de la quiebra.

Las contrapartes en contratos asumidos y asignados pueden oponerse a la asignación

de tales contratos de conformidad con la sección 365 del Código de Quiebras. La Sección 365(c)(1) del Código de Quiebras establece que un contrato no puede ser asumido o asignado si la ley aplicable de no bancarrota así lo dispone. Si bien los deudores no creen que la ley aplicable de no quiebra anule ninguna de las asignaciones de los deudores, una contraparte puede, no obstante, oponerse a una cesión por tales motivos.

El éxito de cualquier reorganización dependerá de la aprobación por el Tribunal de Quiebras y de la voluntad de nuestros acreedores de aceptar el intercambio o modificación de sus reclamos como se esboza en un plan de reorganización y no puede haber garantía de éxito con respecto a ningún plan de reorganización.

Si un plan de reorganización no es confirmado por el Tribunal de Quiebras o los tribunales de las demás jurisdicciones en las que estamos sujetos a procedimientos de reorganización o si no podemos salir de ninguno de nuestros procesos de reorganización, no está claro si podríamos reorganizar nuestro negocio o cuándo y qué distribuciones, si las hubiera, recibirían en última instancia los tenedores de reclamos contra nosotros, incluidos los tenedores de nuestra deuda y patrimonio garantizados y no garantizados, con respecto a sus reclamos. No puede haber ninguna

garantía de cuándo o si reorganizaremos y saldremos con éxito de nuestro proceso del Capítulo 11 o, si reorganizamos con éxito, de cuándo saldremos del proceso de quiebra. Si no se puede confirmar ningún plan de reorganización o el Tribunal de Quiebras determina que sería en el mejor interés de los acreedores, el Tribunal de Quiebras puede convertir o desestimar nuestro proceso de quiebra en casos bajo el Capítulo 7 del Código de Quiebras. En caso de conversión, un fideicomisario del Capítulo 7 sería designado o elegido para liquidar nuestros activos para su distribución de acuerdo con las prioridades establecidas por el Código de Quiebras.

Cualquier plan de reorganización bajo el Capítulo 11 que podamos implementar se basará en gran parte en supuestos y análisis desarrollados por nosotros. Si estos supuestos y análisis resultan incorrectos, nuestro plan puede no tener éxito en su ejecución.

Cualquier plan de reorganización que podamos implementar podría afectar a nuestra estructura de capital y a la propiedad, estructura y funcionamiento del negocio y reflejará supuestos y análisis basados en nuestra experiencia y percepción de tendencias históricas, condiciones actuales y desarrollos futuros esperados, así como otros factores que consideremos apropiados

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

en estas circunstancias. El hecho de que los resultados y desarrollos futuros reales sean coherentes con nuestras expectativas y suposiciones depende de una serie de factores, que incluyen, entre otros: (i) nuestra capacidad para cambiar sustancialmente nuestra estructura de capital, (ii) nuestra capacidad para obtener liquidez adecuada y acceder a fuentes de financiación, (iii) nuestra capacidad para mantener la confianza de los clientes en nuestra viabilidad operativa como empresa, (iv) nuestra capacidad para retener a los empleados clave y (v) la fortaleza y estabilidad general de las condiciones macroeconómicas generales. A la luz de las numerosas incertidumbres y riesgos derivados de los acontecimientos relacionados con la propagación del COVID-19 y las nuevas variantes, estos factores y sus efectos sobre nosotros son muy impredecibles.

Además, cualquier plan de reorganización bajo el Capítulo 11 se basará en proyecciones financieras que son necesariamente especulativas y es posible que uno o más de los supuestos y estimaciones que son la base de estas previsiones financieras no resulten como se esperaba. En nuestro caso, las previsiones pueden ser aún más especulativas de lo normal debido a las muchas incertidumbres que enfrentamos, entre otras cosas, por las condiciones macroeconómicas de

los países en los que opera el grupo, la demanda deprimida de transporte aéreo y las restricciones a los viajes impuestas por los gobiernos como resultado de la pandemia de COVID-19 y el tiempo y la manera en que se distribuyen las vacunas de COVID-19 en los países en donde opera el grupo. Por ende, nuestra situación financiera real y los resultados de las operaciones podrían diferir, tal vez materialmente, de lo que hemos previsto. En consecuencia, no puede garantizarse que los resultados o desarrollos contemplados en cualquier plan de reorganización que podamos implementar se produzcan o, incluso si se producen, que tendrán los efectos previstos sobre el grupo o sobre el negocio o las operaciones. El hecho de que tales resultados o acontecimientos no se materialicen como se prevé podría afectar material y adversamente la ejecución exitosa de cualquier plan de reorganización.

Al emerger de una solicitud de alivio voluntaria bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos, nuestra información financiera histórica puede no ser indicativa de nuestro desempeño financiero futuro.

Nuestra estructura de capital puede verse alterada significativamente bajo un plan de reorganización. Además, un plan de reorganización podría cambiar materialmente las cantidades

y clasificaciones registradas en nuestros estados financieros históricos consolidados, que no den efecto a ningún ajuste del valor en libros de los activos o de los importes de los pasivos que pueda ser necesario como consecuencia de la confirmación del plan de reorganización.

Incluso si se confirma un plan de reorganización del capítulo 11, es posible que no podamos alcanzar la fecha de entrada en vigor.

Es común que los planes de reorganización contengan condiciones previas a la eficacia, como la obtención de aprobaciones gubernamentales, el cumplimiento de cualquier condición precedente en el crédito de rescate y la entrada de una orden que apruebe el plan. Incluso después de la confirmación de un plan, no es posible ofrecer garantías en cuanto a cuándo se cumplirán tales condiciones, si es que en absoluto.

Operar en bancarrota impone riesgos significativos a las operaciones de los deudores. Aunque los deudores consideran que la fecha de entrada en vigor del Plan se producirá en el segundo semestre de 2022, no puede garantizarse que se cumplirán las condiciones para la fecha de entrada en vigor, incluyendo, de manera enunciativa mas no limitativa: (i) la inscripción de la orden de confirmación que confirma el Plan por el

Tribunal de Quiebras en forma y sustancia razonablemente satisfactoria para los deudores y no haber sido revertido o anulado en apelación y (ii) la satisfacción (o renuncia de conformidad con los términos contenidos en ella) de las condiciones precedentes para el cierre del crédito de rescate.

Incluso si se consuma un plan de reorganización bajo el Capítulo 11, es posible que no podamos alcanzar nuestras metas declaradas y continuar como empresa en operación.

Incluso si se consuma un plan de reorganización bajo el Capítulo 11, seguiremos enfrentándonos a una serie de riesgos, entre ellos una demanda aún más deprimida de viajes aéreos y condiciones económicas desafiantes como resultado de los acontecimientos relacionados con la propagación de COVID-19 o de otro tipo. Por consiguiente, no podemos garantizar que un plan de reorganización del Capítulo 11 logre nuestros objetivos declarados y nos permita aplicar eficazmente nuestra estrategia.

Además, incluso si nuestras deudas se reducen o se liquidan a través de un plan de reorganización, es posible que tengamos que recaudar fondos adicionales a través de deuda pública o privada o financiación de capital u otros medios diversos para financiar el negocio del grupo tras la conclusión de nuestro proceso de

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

quiebra. Es probable que nuestro acceso a financiación adicional en un futuro próximo siga siendo limitado, si es que está disponible. Por lo tanto, es posible que no se disponga de fondos suficientes cuando sea necesario o que no estén disponibles en condiciones favorables.

Podemos estar sujetos a reclamos que no se liquiden bajo nuestro proceso de reestructuración, lo que podría tener un efecto adverso importante sobre nuestra condición financiera y los resultados de las operaciones.

El Código de Quiebras establece que la confirmación de un plan de reorganización bajo el Capítulo 11 libera a un deudor de sustancialmente todas las deudas que surjan antes de la confirmación. Con pocas excepciones, todos los reclamos que surgieron antes de la confirmación del plan de reorganización: (i) estarían sujetas a compromiso y/o tratamiento bajo el plan de reorganización y (ii) serían liquidadas de acuerdo con el Código de Quiebras y los términos del plan de reorganización. Cualquier reclamo que no se haya liquidado en última instancia a través de un plan de reorganización bajo el Capítulo 11 podría afirmarse contra las entidades reorganizadas y puede tener un efecto adverso en el negocio y la situación financiera y en los resultados de las operaciones del grupo posterior a la reorganización.

Nuestro proceso de quiebra puede afectar adversamente nuestra capacidad de mantener relaciones importantes con acreedores, clientes, proveedores, empleados, fuentes de financiamiento y otro personal y contrapartes, que podrían afectarnos material y adversamente.

Nuestro proceso de quiebra puede afectar adversamente nuestras relaciones comerciales y nuestra capacidad de negociar términos favorables con importantes partes interesadas y contrapartes, incluyendo fuentes potenciales de financiamiento. Además, la percepción pública de nuestra continua viabilidad también puede afectar negativamente nuestras relaciones con los clientes y su lealtad hacia nosotros. Las tensiones en cualquiera de estas relaciones podrían afectarnos material y adversamente. En particular, proveedores críticos, procesadores y adquirentes de tarjetas de crédito y débito, bancos, agencias de crédito a la exportación, proveedores de cartas de crédito, fianzas o instrumentos similares, proveedores, arrendadores y clientes pueden decidir no hacer negocios con nosotros debido a nuestro proceso de quiebra. Además, en el curso del proceso de reestructuración, el tribunal ha detenido la ejecución de cualquier pago hacia las obligaciones de deuda y necesitaremos la aprobación previa del Tribunal de Quiebras

para las transacciones fuera del curso normal de operaciones, lo que puede limitar nuestra capacidad de responder oportunamente a ciertos eventos o aprovechar ciertas oportunidades.

Existe incertidumbre con respecto a nuestra capacidad de continuar en funcionamiento.

Nuestros estados financieros consolidados auditados se han preparado con base en principios contables aplicables a una empresa en funcionamiento. Como se ha comentado anteriormente, nuestra capacidad de continuar en operación depende, entre otras cosas, de nuestra capacidad de: (i) elaborar e implementar con éxito un plan de reestructuración dentro del plazo requerido, (ii) reducir la deuda y otras obligaciones mediante el proceso de reestructuración, (iii) generar un flujo de caja suficiente de las operaciones y, (iv) obtener fuentes de financiación para cumplir con nuestras obligaciones futuras. Los estados financieros consolidados que los acompañan tampoco incluyen ningún ajuste que pueda ser necesario si no podemos seguir en operación.

RIESGOS RELATIVOS A NUESTRA EMPRESA

Una pandemia o un brote extendido de enfermedades contagiosas ha tenido y podría tener un efecto adverso importante

sobre del grupo, el negocio y los resultados de nuestras operaciones.

El brote generalizado de una enfermedad contagiosa, como la pandemia de COVID-19 o el temor de un acontecimiento tal, ha reducido materialmente y puede seguir reduciendo, la demanda y disponibilidad de viajes aéreos en todo el mundo y, por lo tanto, está teniendo un efecto adverso material en el negocio y en los resultados de las operaciones del grupo.

El reciente brote de COVID-19 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. La severidad última del brote de coronavirus es incierta en este momento, por lo que no podemos predecir el impacto que pueda tener sobre la disponibilidad de aviones o refacciones para éstos. Sin embargo, 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.

El potencial de un periodo de significativamente menor demanda de viajes resulta y seguirá resultando en importantes pérdidas de ingresos. Como

FACTORES DE RIESGO

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. Asimismo, si el avance de COVID-19 siguiera sin freno, nuestras operaciones también podrían verse afectadas negativamente si nuestros empleados son puestos en cuarentena como resultado de la exposición a esta enfermedad contagiosa. No podemos predecir el impacto que seguirá teniendo la pandemia de COVID-19 sobre el transporte aéreo a nivel mundial ni la medida en que impactará la demanda de transporte aéreo en las regiones en donde opera el grupo. Restricciones de viaje, cierres de fronteras o cuestiones operacionales impuestas por el gobierno como resultado de la rápida propagación de COVID-19 u otras enfermedades contagiosas, todas las cuales pueden ser impredecibles, puede reducir materialmente la demanda de viajes aéreos en partes del mundo en las que tenemos operaciones significativas y podría tener impactos duraderos en la forma en que la gente hace negocios y en la necesidad o demanda de viajes de negocios. Además, el ritmo de la implementación de la vacuna COVID-19 a nivel mundial puede afectar materialmente a nuestras operaciones. Estas medidas y cuestiones han tenido y podrían seguir teniendo un efecto adverso material en el negocio del grupo y en los resultados de las operaciones.

Es posible que, a pesar de las medidas de mitigación vigentes, el COVID-19 u otras enfermedades puedan transmitirse a pasajeros o empleados en nuestros aviones o en un aeropuerto, lo que podría provocar impactos financieros y/o de reputación.

Las medidas de seguridad sanitaria y saneamiento que hemos implementado como grupo pueden no ser suficientes 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. Para mayor información sobre las medidas de seguridad sanitaria y saneamiento implementadas por el grupo, consulte el capítulo Seguridad. 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 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 que podrían provocar impactos financieros adversos para la empresa. Los viajes de negocios han sido obstaculizados y, en muchos casos, prohibidos por las compañías debido a los riesgos durante la pandemia. En este momento, 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 o cuándo. 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.

Nuestros resultados financieros están expuestos a fluctuaciones de monedas extranjeras.

Elaboramos y presentamos nuestros

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

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.

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
- 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

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

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. Para mitigar el impacto de la pérdida financiera, el operador actual solicita una prórroga del período de concesión, que vence en 2035. Esta disputa implica un riesgo para futuras inversiones en Opex y Capex y efectos adversos para las operaciones del aeropuerto.

El Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago abrió su expansión a fines 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.

Uno de los principales riesgos operativos que hemos enfrentado a diario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

de Lima es el número limitado de posiciones de estacionamiento. Además, la infraestructura interior del aeropuerto limita nuestra capacidad para gestionar las conexiones y lanzar nuevos vuelos a causa de la falta de puertas de embarque y el aumento en los controles de seguridad e inmigración. El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima actualmente está bajo una expansión, que debería completarse para el 2024. 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 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 adversamente nuestras operaciones.

Uno de los mayores riesgos operacionales que enfrenta el Aeropuerto Internacional El Dorado en Bogotá es la limitada capacidad que tiene durante ciertos períodos debido a las condiciones climáticas adversas, la

operación de vuelos no regulares y la falta de disponibilidad de franjas horarias. Como resultado, se han implementado medidas para mitigar y regular la operación, como las Paradas en Tierra y el Programa de Demoras en Tierra (Programa GPD, por sus siglas en inglés), que genera retrasos controlados por la torre de control. Otro problema al que se enfrenta el Aeropuerto Internacional de El Dorado son los retrasos por parte del ATC de la torre de control en relación con el Programa del GDP. Estos retrasos se producen especialmente en determinados períodos con tráfico elevado y están asociados a operaciones de vuelo no regulares, vuelos de emergencia y aviones de menor rendimiento, todos los cuales reducen la capacidad del aeropuerto. Sin embargo, el Aeropuerto El Dorado, su concesionaria, Opain S.A. y las autoridades pertinentes están trabajando en el proyecto ACDM (toma de decisiones de colaboración aeroportuaria) que busca optimizar los recursos del aeropuerto, involucrando a todos los actores de la industria entendiendo sus necesidades, para lograr una operación más controlada con menos retrasos en los horarios.

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.

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



Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

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 30,0% de nuestros costos de venta totales en 2021. 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 interrupción en las importaciones de crudo, interrupciones 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. Además, si bien estos contratos de cobertura están diseñados para limitar el efecto de un alza en los precios del combustible, nuestros métodos de cobertura también podrían limitar nuestra capacidad para aprovechar cualquier descenso en los precios del combustible, como sucedió en 2015 y, en menor medida, en 2016.

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 los aviones se retrasan, las demoras resultantes podrían provocar una interrupción en nuestro desempeño operativo y tener un impacto financiero sobre nuestros resultados.

Como resultado de la pandemia de COVID-19 y de la disminución de las operaciones, los tiempos de respuesta entre vuelos han aumentado para permitir la incorporación de numerosos cambios en la operación, como el aumento de la desinfección de aeronaves y los ajustes de los procedimientos de embarque y desembarque. Este aumento en los tiempos de respuesta tiene un impacto directo en nuestra tasa de utilización. A medida que LATAM recupera sus operaciones, tanto nacionales como internacionales, se espera que los tiempos de respuesta entre vuelos disminuyan y que aumente la utilización de las aeronaves. Además, como resultado de nuestro proceso de reestructuración, la

mayoría de la flota de LATAM opera con un plan de pago por uso (o Power by Hour, "PBH"), convirtiendo así los costos que una vez fueron fijos en costos variables que no son fácilmente absorbidos por una mayor utilización.

LATAM vuela y depende de 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 2021, LATAM Airlines Group tiene una flota total de 238 aviones Airbus y 72 Boeing (seis de estos aviones B767 se clasificaron como activos no corrientes disponibles para la venta). Los riesgos relacionados con Airbus y Boeing incluyen:

- nuestro fracaso o incapacidad para obtener a tiempo aviones, partes 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;
- Interrupción del servicio de flotas a causa de necesidades de mantenimientos no programados o no anticipados para estos aviones;

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

- 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 estos aviones; o
- el retraso, por cualquier motivos, para concluir proyectos de mejora de las cabinas que podrían resultar en la no disponibilidad de aeronaves por un cierto período.

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. En el contexto de nuestro proceso de quiebra, algunos de nuestros acuerdos con los proveedores podrían ser rechazados.

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.

Además, a través de la salida de LATAM del proceso de quiebra, necesitaremos la aprobación del Tribunal de Quiebras para ciertas transacciones de arrendamiento, lo que puede retrasar o complicar aún más las negociaciones, limitando en última instancia nuestra capacidad para aprovechar las condiciones favorables del mercado.

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 nuestro financiamiento DIP (debtor-in-possession). En caso de que no podamos realizar los pagos sobre nuestro financiamiento DIP o cualquier otra deuda garantizada, la ejecución de los gravámenes por parte de los acreedores podría limitar o acabar con nuestra capacidad para usar las propiedades y el equipo afectados para cubrir nuestras necesidades operativas y generar ingresos.

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 netos, ingresos y flujos de efectivo, 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.

Tenemos una exposición importante a la tasa LIBOR 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.

Estamos expuestos a las variaciones de tasas de interés, principalmente en relación con la Tasa Interbancaria de Oferta de Londres (“LIBOR”) en dólares estadounidenses. Muchos de nuestros arrendamientos financieros están denominados en dólares y devengan intereses a tasa flotante. Al 31 de diciembre de 2021, 57% de nuestra deuda consolidada pendiente tiene una a tasa de interés flotante (y 61%, teniendo en cuenta los US\$662,3 millones en financiamiento DIP proporcionado por las Partes

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

Relacionadas). La volatilidad de la LIBOR y otras tasas de referencia podría aumentar nuestros pagos periódicos de intereses y arrendamiento y tener un efecto adverso sobre el total de nuestros costos de financiamiento. 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.

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 LIBOR cesará en junio de 2023, hemos comenzado a migrar a la adopción de SOFR como una tasa alternativa, que se materializará con la terminación de LIBOR. El impacto de una transición tal, alejándose de la LIBOR, podría ser significativo para nosotros, debido a nuestro alto endeudamiento.

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, problemas de control de tráfico aéreo y otros factores que pudieran interrumpir las operaciones podrían afectar nuestros resultados financieros, así como la reputación del grupo.

Dependemos de un número limitado de proveedores para ciertas partes 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 2021, 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, MTU Maintenance, Rolls-Royce, General Electric, Pratt & Whitney Canada, CMF International y Honeywell, entre otros.

En el contexto de nuestro proceso de quiebra, algunos de nuestros acuerdos con los proveedores podrían ser rechazados.

Nuestro negocio depende ampliamente de terceros proveedores de servicios. El fracaso de estos terceros en cumplir con lo esperado o las interrupciones en

FACTORES DE RIESGO

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. En el contexto de nuestro proceso de quiebra, algunos de nuestros acuerdos con los proveedores y terceros contratistas podrían ser rechazados.

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 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.

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

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, la aplicación de 5G en los Estados Unidos tuvo un impacto temporal en las operaciones en determinados aeropuertos y generó un examen por la FAA de los requisitos específicos para su aplicación. Este riesgo está implicado en todos los procesos de digitalización e innovación tecnológica.

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 o 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 (15,4% en 2021) 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 disrupciones 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.

El negocio podría enfrentar consecuencias adversas si no logramos alcanzar acuerdos colectivos satisfactorios con los empleados sindicalizados.

Al 31 de diciembre de 2017, alrededor de 44% 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 sustancial 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 estén en línea 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 agrava aún más como resultado de nuestro proceso de quiebra y se extiende al personal que no es de vuelo. 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,

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

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. Como resultado del proceso de reestructuración, el grupo puede experimentar mayores niveles de abandono de los empleados. 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 del gobierno;
- 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.

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)

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

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 en el aeropuerto de São Paulo (Congonhas) en 2019, donde los slots que operaba anteriormente Avianca Brasil fueron reasignados. 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 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;
- 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

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

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 nuestras responsabilidades; 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 vuelos 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 podrían aumentar debido a un accidente o incidente que afecte a uno de nuestros socios de alianzas u otras aerolíneas o debido a una percepción de mayor riesgo en la industria

relacionada con preocupaciones por guerra o ataques terroristas, la industria en general o la seguridad de ésta.

Los altos niveles de competencia en la industria de la aviación, como son la presencia de operadores de bajo costo 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 Peru, 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 Peru. En Colombia, nuestro competidor VivaColombia opera en el mercado doméstico desde mayo de 2012. Una serie de aerolíneas de bajo costo han anunciado estrategias de crecimiento que comprenden la compra de cantidades importantes de aeronaves para entrega en los próximos años. La entrada de las aerolíneas de bajo costo a los mercados locales en donde competimos, incluyendo los descritos anteriormente, podría tener un importante efecto adverso sobre nuestras operaciones y nuestro desempeño financiero. Además, algunos de nuestros competidores también

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

han presentado peticiones voluntarias bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras. La capacidad de los competidores para ajustar significativamente su estructura de costes y ser más competitivos, como resultado de un proceso de reorganización de la quiebra u otra reestructuración financiera, también puede afectar negativamente nuestra capacidad de competir.

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. 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

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

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. 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 podría verse afectado por las normas adoptadas conforme al marco de CORSIA.

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 en Colombia, 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 condiciones climatológicas adversas o catástrofes naturales, 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 el conflicto en 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 agitación 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 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.

Luego de los ataques terroristas ocurridos en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, la Empresa tomó la decisión de reducir sus vuelos a los Estados Unidos. En conjunto con la disminución del servicio, la Empresa también redujo su fuerza laboral,

lo que resultó en mayores gastos debido al pago de indemnizaciones a los empleados despedidos durante el 2001. 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.

Tras los ataques terroristas del 2001, las aerolíneas han sufrido un aumento en costos derivado del incremento en las medidas de seguridad, que podrían volverse aún más rigurosas a futuro. Además de las medidas implementadas por el Departamento de Seguridad Nacional de los EEUU y el TSA, la IATA y ciertos gobiernos extranjeros también han comenzado a implementar mayores medidas de seguridad en los aeropuertos extranjeros donde operamos.

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 climatológicas adversas, algunos o todos nuestros vuelos podrían ser cancelados o demorados sustancialmente, reduciendo la rentabilidad. 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.

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 están 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. Sin embargo, en el momento en que se ha gestionado este problema, no podemos asegurar que la pandemia de COVID-19 u otro brote de enfermedad contagiosa no dará lugar a nuevos cambios

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

o cancelaciones de vuelos y no podemos predecir el importe total de reembolsos que los clientes pueden 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 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

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

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 a la incertidumbre política y económica del periodo en el país, en julio de 2017, el expresidente 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).

En Perú, el 30 de septiembre de 2019, el presidente Martín Vizcarra tomó la acción ejecutiva para disolver el Congreso

peruano y pidió una nueva elección de miembros del Congreso. En respuesta a la disolución del Congreso, los ex-miembros del cuerpo legislativo votaron a favor de suspender al presidente Vizcarra por doce meses y nombraron a la vicepresidenta Mercedes Araoz como presidenta interina para reemplazar temporalmente al Sr. Vizcarra. La vicepresidenta Araoz renunció a su cargo de presidenta interina al día siguiente. El 14 de enero de 2020, la Corte Constitucional del Perú declaró la acción ejecutiva del presidente Vizcarra constitucionalmente y legalmente válida.

El 20 de octubre de 2020, un grupo de 27 congresistas presentó una moción para llevar a cabo nuevos procesos de juicio político contra el presidente Vizcarra como resultado de acusaciones de que el presidente Vizcarra recibió pagos ilícitos de las constructoras cuando era gobernador de Moquegua (entre 2011 y 2014). El 2 de noviembre de 2020, el Congreso peruano votó a favor de la celebración de un nuevo proceso de destitución. El 9 de noviembre de 2020, con el voto afirmativo de los miembros calificados requeridos del Congreso, se aprobó la destitución del presidente Vizcarra. Debido a que, en ese momento, Perú no había designado vicepresidentes, el entonces presidente del Congreso, Manuel Arturo Merino de Lama, asumió el papel de presidente interino. Desde ese día, el Perú ha estado sufriendo

disturbios políticos y sociales, seguidos de múltiples protestas en el país. El 15 de noviembre de 2020, Manuel Arturo Merino de Lama renunció a su cargo de Presidente interino. El 16 de noviembre de 2020, el Congreso eligió al congresista Francisco Rafael Sagasti Hochhausler como presidente del Congreso, y asumió el papel de presidente interino el 17 de noviembre de 2020 hasta el 28 de julio de 2021.

El 6 de junio de 2021 se realizó la segunda ronda electoral entre Keiko Fujimori y Pedro Castillo. El ganador de las elecciones por un margen estrecho fue Pedro Castillo; sin embargo, desde entonces han surgido acusaciones de fraude electoral, generando inestabilidad en el país y elevando el tipo de cambio del dólar estadounidense a niveles históricos. En la actualidad, la inestabilidad en el país continúa debido a las políticas implementadas por el actual presidente y el actual Congreso de la República, período que también se ha caracterizado por un alto nivel de incertidumbre a raíz de los cambios recurrentes en los miembros del gabinete del gobierno.

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

Nuestro negocio

RESULTADOS FINANCIEROS

FACTORES DE RIESGO

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. No es posible predecir el efecto de estos cambios, ya que permanecen en discusión, pero podrían resultar en mayores pagos de nóminas y salarios, así un aumento en impuestos. 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, que será aprobada o rechazada en un referéndum durante 2022. Además, Chile celebró elecciones presidenciales en diciembre de 2021, con el izquierdista Gabriel Boric ganando por un amplio margen.

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 Producto Interno Bruto en reales brasileños decreció 3,5% en 2015 y 3,3% en 2016, aumentó 1,3% en 2017, 1,8% en 2018, y 1,1% en 2019 y decreció 4,1% en 2020, según el Instituto de Geografía y Estadística (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística o “IBGE”). Asimismo, la calificación crediticia del gobierno federal de Brasil fue recortada en 2015 y 2016 por todas las principales agencias calificadoras y ya no tiene grado de inversión. LATAM no puede emitir garantías sobre las políticas que podría implementar la recientemente elegida administración de Argentina o que los sucesos políticos de ese país no afectarán de manera adversa su economía.

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

Dado que nuestra estructura de capital post quiebra aún está por determinar y cualquier cambio en nuestra estructura de capital puede tener un efecto adverso material en los tenedores de los ADS o nuestras acciones, operar con ADS o nuestras acciones durante la tramitación de nuestro proceso de reestructuración es altamente especulativo y plantea riesgos sustanciales.

Nuestra estructura de capital post quiebra se establecerá de acuerdo con un plan de reorganización que requiere la aprobación por el tribunal de quiebras. La reorganización de nuestra estructura de capital puede incluir intercambios de nuevos valores de renta variable por valores de renta variable existentes o de valores de deuda por valores de renta variable, lo que diluiría cualquier valor de nuestros valores de renta variable existentes o podría prever la extinción de todos los intereses

FACTORES DE RIESGO

de renta variable existentes en nosotros. En este caso, los importes invertidos por los tenedores de los ADS o nuestras acciones no serán recuperables y estos valores no tendrán valor.

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 este informe anual, los ADS se negocian en el mercado de venta libre (OTC), que es un mercado menos líquido. 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 negociación eficiente, si las cotizaciones de los ADS pueden bloquearse en el futuro o si podremos revender los ADS en una bolsa de valores.

Los precios de negociación de los ADS o de nuestras acciones no guardan relación alguna con la recuperación real, si la hubiere, de sus tenedores en el contexto de nuestro proceso bajo el Capítulo 11. Además, los precios de negociación de

los ADS o nuestras acciones pueden experimentar fluctuaciones y volatilidad significativas. Debido a estos y otros riesgos descritos en este informe anual, la negociación de los ADS o nuestras acciones durante la vigencia de nuestro proceso de reestructuración plantea riesgos sustanciales e instamos a la extrema cautela con respecto a las inversiones existentes y futuras en estos valores.

Nuestros accionistas principales podrían tener intereses que difieran de los de nuestros demás accionistas.

Uno de los principales grupo de accionistas, el Grupo Cueto, poseía 16,39% de nuestras acciones ordinarias al 28 de febrero de 2022. Asimismo, otros accionistas incluyendo a Delta Air Lines, Inc., que al 28 de febrero de 2022, tenía 20,00% de nuestras acciones ordinarias y Qatar Airways Investments (UK) Ltd. que, al 28 de febrero de 2022, tenía 9,999999918% de nuestras acciones ordinarias, podrían tener intereses que difieran de los de los demás accionistas. Además, nuestra estructura de accionistas puede cambiar luego de salir del proceso de quiebra y los futuros accionistas principales podrían tener intereses que pueden diferir de los de nuestros otros 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 alinean 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; por ejemplo, los miembros del nuevo directorio elegido por los accionistas en 2021 designaron al Sr. 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.

Nuestras acciones ordinarias se cotizan en las dos bolsas chilenas. 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 acotado mercado de operación también podría aumentar la volatilidad de precios de los ADS o de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS.

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

FACTORES DE RIESGO

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 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 prevaleciente 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. La incapacidad de los tenedores de los ADS de 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.

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 Y PROTECCIÓN DE ECOSISTEMAS

EMISIONES

Gases de efecto invernadero (t CO ₂ e)	2018	2019	2020	2021	Δ 2021/2020
305-1, 305-2, 305-3 y 305-4					
Emisiones directas ¹	11.513.608	12.149.725	5.614.368	6.497.576	15,7%
Emisiones indirectas ²	16.759	18.423	16.355	14.549	-11,0%
Otras emisiones indirectas ³	4.750	218.174	24.827	2.446	-90,1
Total	11.535.117	12.386.323	5.655.551	6.514.570	15,2%
Intensidad de emisiones en la operación total (kg CO ₂ e/100 RTK)	80,34	83,69	81,62	86,04	5,4%
Intensidad de emisiones en las operaciones aéreas (kg CO ₂ e/100 RTK)	80,06	82,02	80,69	85,57	6,0%
Intensidad de emisiones (valor neto) en la operación total (kg CO ₂ e/100 RTK) ⁴	77,86	82,79	79,68	81,08	1,8%

- 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) y desplazamiento aéreo (en otras compañías) de empleados en actividades de trabajo.
- 4 Considera las compensaciones de emisiones realizadas.

Fuente	Factor de emisión
Combustible de aviación ¹	3,16 kg CO ₂ /kg combustible
Gasolina	69.300 kg CO ₂ /TJ
Diesel	74.100 kg CO ₂ /TJ
Gas natural	56.100 kg CO ₂ /TJ
Gas licuado de petróleo (GLP)	63.100 kg CO ₂ /TJ

1 El factor fue actualizado en el reporte de información 2021. Para los años anteriores se mantuvo el factor de 3,15 kg CO₂/kg combustible.

Alcance de la información (%)	2018	2019	2020	2021
Combustible de aviación – operación aérea	100	100	100	100
Combustible – fuentes fijas				
Diesel	96	96	96	96
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 305-6 y 305-7	2018	2019	2020	2021	Δ 2021/2020
Óxidos de nitrógeno (NO _x) – (t)	39.485	41.697	19.207	22.184	15,5%
Intensidad en la operación de pasajeros (g/RPK)	0,256	0,261	0,273	0,330	21,1%
Intensidad en la operación de carga (g/RTK)	1,718	1,880	1,792	1,734	-3,2%
Óxidos de azufre (SO _x) – (t)	1.749	1.847	851	983	15,5%
Intensidad en la operación de pasajeros (g/RPK)	0,011	0,012	0,012	0,013	6,6%
Intensidad en la operación de carga (g/RTK)	0,076	0,083	0,079	0,077	-3,2%
Gases que afectan la capa de ozono ¹	46,7	21,2	7,8	0,2	-97,7%

1 Incluye: Halon-1301; HCFC-141b; HCFC-22; HFC-125; HFC-134a; HFC143a; HFC-32; R410A; y R507A.

Empleados

TRANSFORMACIÓN CULTURAL

Rotación

Grupo LATAM y filiales — contrataciones y rotación (2021) 401-1			
Por género	Contratación		Tasa de rotación (%)
	Total	Tasa (%)	
Hombres	4.141	23,2%	24,9%
Mujeres	2.442	21,7%	18,7%
Por rango de edad			
Hasta 30 años	3.307	55,2%	31,5%
De 31 a 40 años	2.278	19,4%	22,7%
De 41 a 50 años	792	9,9%	17,3%
De 51 a 60 años	188	6,7%	16,3%
A partir de 61 años	18	3,3%	27,9%
Por país de operación			
Argentina	22	8,6%	230,1%
Brasil	3.490	22,2%	20,4%
Chile	1.745	24,3%	23,9%
Colombia	509	33,8%	7,4%
Ecuador	35	10,9%	58,3%
Perú	300	11,3%	12,4%
Estados Unidos	401	40,3%	31,9%
Otros	81	17,2%	19,1%
Total	6.583	22,6%	22,5%

Notas:
Tasa de contratación: Nuevos contratados en el año/ Total de empleados el 31 de diciembre.
Tasa de rotación: Empleados que dejaron el grupo (voluntariamente, por despido, jubilación o fallecimiento en servicio) durante el año / Total de empleados el 31 de diciembre.

OHI

Índice de Salud Organizacional (2021)	Total
Por género	
Hombres	76
Mujeres	77
Por rango de edad	
De 18 a 24 años	78
De 25 a 34 años	77
De 35 a 44 años	75
De 45 a 54 años	77
De 55 a 64 años	78
A partir de 65 años	80
Por antigüedad	
Menos de 2 años	82
De 2 a 5 años	77
De 6 a 10 años	75
De 11 a 15 años	75
De 16 a 20 años	75
A partir de 21 años	76
Total	77

Perfil del equipo

Grupo LATAM y filiales — empleados (2021) 102-8				
Por país de operación	Hombres		Mujeres	
	Total	%	Total	%
Argentina	118	46,1%	138	53,9%
Brasil	10.250	65,1%	5.483	34,9%
Chile	4.055	56,6%	3.114	43,4%
Colombia	871	57,9%	634	42,1%
Ecuador	192	59,8%	129	40,2%
Perú	1.380	51,8%	1.282	48,2%
Estados Unidos	768	77,1%	228	22,9%
Otros	243	51,5%	229	48,5%
Total	17.877	61,4%	11.237	38,6%
Por tipo de contrato laboral				
Jornada integral	17.559	61,9%	10.797	38,1%
Media jornada	318	42,0%	440	58,0%

Nota: 94,9% de todos los contratos son por tiempo indefinido.

Grupo LATAM y filiales — nivel gerencial¹ (2021)				
Por país de operación	Hombres		Mujeres	
	Total	%	Total	%
Argentina	5	83,3%	1	16,7%
Brasil	111	70,7%	46	29,3%
Chile	274	68,8%	124	31,2%
Colombia	18	66,7%	9	33,3%
Ecuador	4	40,0%	6	60,0%
Perú	15	62,5%	9	37,5%
Estados Unidos	25	69,4%	11	30,6%
Otros	14	70,0%	6	30,0%
Total	466	68,7%	212	31,3%

1 Nivel gerencial: puestos de subgerente, gerente, gerente senior, director y vicepresidente.

Diversidad

Grupo LATAM y filiales — total de empleados (2021)		
Por género	Total	%
Hombres	17.877	61,4%
Mujeres	11.237	38,6%
Por rango de edad		
Hasta 30 años	5.994	20,6%
De 31 a 40 años	11.755	40,4%
De 41 a 50 años	7.993	27,5%
De 51 a 60 años	2.824	9,7%
A partir de 61 años	548	1,9%
Por antigüedad		
Hasta 3 años	9.518	32,7%
De 3 años y un día a 6 años	2.933	10,1%
De 6 años y un día a 9 años	3.783	13,0%
De 9 años y un día a 12 años	3.703	12,7%
A partir de 12 años y un día	9.177	31,5%
Total	29.114	

Grupo LATAM y filiales — empleados de nivel gerencial ¹ (2021)		
Por género	Total	%
Hombres	466	68,80%
Mujeres	212	31,20%
Por rango de edad		
Hasta 30 años	16	2,4%
De 31 a 40 años	310	45,7%
De 41 a 50 años	243	35,8%
De 51 a 60 años	94	13,9%
A partir de 61 años	15	2,2%
Por antigüedad		
Hasta 3 años	81	11,9%
De 3 años y un día a 6 años	82	12,1%
De 6 años y un día a 9 años	149	22,0%
De 9 años y un día a 12 años	115	17,0%
A partir de 12 años y un día	251	37,0%
Total	678	

1 Nivel gerencial: puestos de subgerente, gerente, gerente senior, director y vicepresidente.

Directorio (2021)		
Por género	Total	%
Hombres	8	88,9%
Mujeres	1	11,1%
Por rango de edad		
Hasta 30 años	0	0,0%
De 31 a 40 años	1	11,1%
De 41 a 50 años	0	0,0%
De 51 a 60 años	4	44,4%
A partir de 61 años	4	44,4%
Por antigüedad		
Hasta 3 años	4	44,4%
De 3 años y un día a 6 años	4	44,4%
De 6 años y un día a 9 años	1	11,1%
De 9 años y un día a 12 años	0	0,0%
A partir de 12 años y un día	0	0,0%
Por nacionalidad		
Brasil	2	22,2%
Chile	6	66,7%
Estados Unidos	1	11,1%
Total	9	100%

Salud y seguridad

Grupo LATAM y sus filiales —seguridad laboral (2021) 403-9	Total	Tasa
Lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias ¹		
Total	0	0
Lesiones por accidente laboral registrables ²		
Brasil	49,5	0,33
Chile	42,0	0,58
Colombia	10,0	0,86
Ecuador	0,0	0,00
Perú	29,0	1,08
Otros	4,0	0,002
Total	134,5	0,48
Fallecimientos resultantes de lesión por accidente laboral ³		
Total	0	0

1 Lesión que da lugar a un fallecimiento o a un daño tal que el trabajador no pueda recuperar totalmente el estado de salud previo al accidente en un plazo de 6 meses. El cálculo de la tasa utiliza la fórmula lesiones/promedio de empleados X 100.

2 Lesión, enfermedad o dolencia laboral con algunos de los siguientes resultados: días de baja laboral, restricción laboral o transferencia a otros puestos, tratamiento médico más allá de los primeros auxilios; o lesión o enfermedad grave diagnosticada por un médico u otro profesional sanitario a esos mismos resultados. El cálculo de la tasa utiliza la fórmula lesiones/promedio de empleados X 100.

3 Incluye accidentes de trayecto en los casos en donde el transporte es realizado por LATAM.

Informes financieros

En este capítulo

170 Estados financieros

268 Filiales y coligadas

299 Análisis razonado

Estados financieros



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS
31 DE DICIEMBRE DE 2021

CONTENIDO

Estado de situación financiera clasificado consolidado
Estado de resultados consolidado por función
Estado de resultados integrales consolidado
Estado de cambios en el patrimonio consolidado
Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo
Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS
ARS - PESOS ARGENTINOS
US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES
MU\$ - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
MMU\$ - MILLONES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
COP - PESOS COLOMBIANOS
BRL/R\$ - REALES BRASILEÑOS
MR\$ - MILES DE REALES BRASILEÑOS





INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 8 de marzo de 2022

Señores Accionistas y Directores
Latam Airlines Group S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados adjuntos de Latam Airlines Group S.A. y filiales, que comprenden los estados de situación financiera clasificado consolidado al 31 de diciembre de 2021 y 2020 y los estados de resultados consolidado por función, de resultados integrales consolidado, de cambios en el patrimonio consolidado y de flujos de efectivo consolidado - método directo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros consolidados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros consolidados a base de nuestras auditorías. Efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad de que los estados financieros consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas.

Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados ya sea debido a fraude o error. Al efectuar estas evaluaciones de los riesgos, el auditor considera el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de la entidad con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros consolidados.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión.

PwC Chile, Av. Andrés Bello 2711 - piso 5, Las Condes - Santiago, Chile
RUT: 81.513.400-1 | Teléfono: (56 2) 2940 0000 | www.pwc.cl



Santiago, 8 de marzo de 2022
Latam Airlines Group S.A.
2

Opinión

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Latam Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Énfasis en un asunto – Empresa en marcha

Los estados financieros consolidados adjuntos, han sido preparados suponiendo que la Compañía continuará como una empresa en marcha. Como se indica en la Nota 2 a los estados financieros, Latam Airlines Group S.A. y algunas de sus subsidiarias se acogieron a una protección voluntaria, bajo el proceso de reorganización financiera del Capítulo 11 del Código de Bancarrotas de los Estados Unidos de América y como resultado de lo anterior, el cumplimiento de las obligaciones de la Compañía y el financiamiento de las operaciones en curso están sujetos a incertidumbre. La Compañía ha incluido una declaración de que estos eventos o condiciones indican que existe una incertidumbre material que puede generar una duda sustancial acerca de la capacidad de la Compañía para continuar como una empresa en marcha. La evaluación de la Administración de estos hechos y sus planes al respecto, también se describen en la Nota 2. Los estados financieros no incluyen ningún ajuste que pudiera resultar de la resolución de esta incertidumbre. No se modifica nuestra opinión en relación con este asunto.



Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

Notas	Página
1 - Información general	1
2 - Resumen de principales políticas contables	5
2.1. Bases de preparación	5
2.2. Bases de consolidación	21
2.3. Transacciones en moneda extranjera	22
2.4. Propiedades, plantas y equipos	24
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía	24
2.6. Plusvalía	25
2.7. Costos por intereses	25
2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	26
2.9. Activos financieros	26
2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura	27
2.11. Inventarios	28
2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	28
2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo	29
2.14. Capital emitido	29
2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	29
2.16. Préstamos que devengan intereses	29
2.17. Impuestos corrientes y diferidos	29
2.18. Beneficios a los empleados	30
2.19. Provisiones	31
2.20. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes	31
2.21. Arrendamientos	33
2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	34
2.23. Mantenimiento	34
2.24. Medioambiente	35
3 - Gestión del riesgo financiero	35
3.1. Factores de riesgo financiero	35
3.2. Gestión del riesgo del capital	51
3.3. Estimación del valor razonable	51
4 - Estimaciones y juicios contables	54
5 - Información por segmentos	58
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo	59
7 - Instrumentos financieros	60
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes	62
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas	64
10 - Inventarios	65
11 - Otros activos financieros	66
12 - Otros activos no financieros	67
13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	68

14 - Inversiones en subsidiarias	70
15 - Activos intangibles distintos de la plusvalía	73
16 - Plusvalía	75
17 - Propiedades, plantas y equipos	76
18 - Impuestos corrientes y diferidos	82
19 - Otros pasivos financieros	87
20 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	97
21 - Otras provisiones	99
22 - Otros pasivos no financieros	101
23 - Provisiones por beneficios a los empleados	102
24 - Cuentas por pagar, no corrientes	104
25 - Patrimonio	104
26 - Ingresos de actividades ordinarias	108
27 - Costos y gastos por naturaleza	109
28 - Otros ingresos, por función	111
29 - Moneda extranjera y diferencias de cambio	112
30 - Ganancia (pérdida) por acción	120
31 - Contingencias	121
32 - Compromisos	136
33 - Transacciones con partes relacionadas	139
34 - Pagos basados en acciones	140
35 - Estado de flujo de efectivo	141
36 - Medioambiente	143
37 - Hechos posteriores a la fecha de los Estados Financieros	146

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS		Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
	Nota		
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	1.046.835	1.695.841
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	101.138	50.250
Otros activos no financieros, corrientes	12	108.368	155.892
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	902.672	599.381
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	724	158
Inventarios corrientes	10	287.337	323.574
Activos por impuestos corrientes	18	41.264	42.320
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios		2.488.338	2.867.416
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	13	146.792	276.122
Total activos corrientes		2.635.130	3.143.538
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	15.622	33.140
Otros activos no financieros, no corrientes	12	125.432	126.782
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	12.201	4.986
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.018.892	1.046.559
Propiedades, plantas y equipos	17	9.489.867	10.730.269
Activos por impuestos diferidos	18	15.290	564.816
Total activos no corrientes		10.677.304	12.506.552
Total activos		13.312.434	15.650.090

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

PATRIMONIO Y PASIVOS		Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
	Nota		
PASIVOS			
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 19	4.453.451	3.055.730
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 20	4.860.153	2.322.125
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	661.602	812
Otras provisiones, corrientes	21	27.872	23.774
Pasivos por impuestos corrientes	18	675	656
Otros pasivos no financieros, corrientes	22	2.332.576	2.088.791
Total pasivos corrientes		12.336.329	7.491.888
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 19	5.948.702	7.803.801
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 24	472.426	651.600
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corriente	7 - 9	-	396.423
Otras provisiones, no corrientes	21	712.581	588.359
Pasivo por impuestos diferidos	18	341.011	384.280
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	23	56.233	74.116
Otros pasivos no financieros no corrientes	22	512.056	702.008
Total pasivos no corrientes		8.043.009	10.600.587
Total pasivos		20.379.338	18.092.475
PATRIMONIO			
Capital emitido	25	3.146.265	3.146.265
Ganancias (pérdidas) acumuladas	25	(8.841.106)	(4.193.615)
Acciones propias en cartera	25	(178)	(178)
Otras reservas		(1.361.529)	(1.388.185)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		(7.056.548)	(2.435.713)
Participaciones no controladoras	14	(10.356)	(6.672)
Total patrimonio		(7.066.904)	(2.442.385)
Total patrimonio y pasivos		13.312.434	15.650.090

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCIÓN

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	Nota	2021	2020
		MUS\$	MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	26	4.884.015	3.923.667
Costo de ventas	27	(4.963.485)	(4.513.228)
Ganancia (pérdida) bruta		(79.470)	(589.561)
Otros ingresos, por función	28	227.331	411.002
Costos de distribución	27	(291.820)	(294.278)
Gastos de administración	27	(439.494)	(499.512)
Otros gastos, por función	27	(535.824)	(692.939)
Gastos de actividades de reestructuración	27	(2.337.182)	(990.009)
Otras ganancias (pérdidas)	27	30.674	(1.874.789)
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		(3.425.785)	(4.530.086)
Ingresos financieros		21.107	50.397
Costos financieros	27	(805.544)	(586.979)
Diferencias de cambio		131.408	(48.403)
Resultado por unidades de reajuste		(5.393)	9.348
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		(4.084.207)	(5.105.723)
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias	18	(568.935)	550.188
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		(4.653.142)	(4.555.535)
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		(4.647.491)	(4.545.887)
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	14	(5.651)	(9.648)
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		(4.653.142)	(4.555.535)
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCION			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	30	(7,66397)	(7,49642)
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	30	(7,66397)	(7,49642)

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2021	2020
		MUS\$	MUS\$
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL PERIODO		(4.653.142)	(4.555.535)
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, ganancias (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	25	10.018	(3.968)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		10.018	(3.968)
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos		20.008	(894.394)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		20.008	(894.394)
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	19	38.870	(105.280)
Ajuste por reclasificación de coberturas de flujos de efectivo antes de impuestos	25	(16.641)	(14.690)
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		22.229	(119.970)
Cambio en el valor temporal del dinero de opciones			
Ganancia (pérdida) por cambios en el valor del dinero de opciones		(23.692)	-
Ajustes de reclasificación por cambios en el valor temporal del dinero de opciones		6.509	-
Otro resultado integral, antes de impuestos, cambio en el valor temporal del dinero de opciones		(17.183)	-
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		25.054	(1.014.364)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		35.072	(1.018.332)
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relativo a nuevas mediciones de planes de beneficios definidos de otro resultado integral	18	(2.783)	924
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio		(2.783)	924
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relacionado con diferencias de cambio de conversión de otro resultado integral			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		(58)	959
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio		(58)	959
Total otro resultado integral		32.231	(1.016.449)
Total resultado integral		(4.620.911)	(5.571.984)
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		(4.616.914)	(5.566.991)
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		(3.997)	(4.993)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		(4.620.911)	(5.571.984)

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

Patrimonio atribuible a la controladora													
Cambios en otras reservas													
					Reservas de						Patrimonio		
			Reservas de	Reservas de	por cambios	ganancias o	Reservas			Ganancias	atribuible a	Participaciones	
Nota	Capital	Acciones	diferencias	de flujo de	en el valor	pérdidas	de pagos	Otras	Total	(pérdidas)	los	no	Patrimonio
	emitido	propias	de cambio	coberturas	temporal	actuariales en	basados	reservas	otras	acumuladas	propietarios	controladoras	total
	MUS\$	en	en	de flujo de	de dinero	planes de	en	varias	reservas		de la		
		cartera	conversiones	efectivo	de opciones	beneficios	acciones				controladora		
						definidos							
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	7.235	-	-	30.577	-	30.577	1.654	32.231
Total resultado integral		-	-	18.354	22.171	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)	(8.841.106)	(7.056.548)	(10.356)	(7.066.904)

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

Patrimonio atribuible a la controladora												
	Cambios en otras reservas											
					Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias (pérdidas) acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
Nota	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Patrimonio												
Saldo inicial al 1 de enero de 2020	3.146.265	(178)	(2.890.287)	56.892	(22.940)	36.289	2.452.469	(367.577)	352.272	3.130.782	(1.605)	3.129.177
Cambios en patrimonio												
Resultado integral												
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	(4.545.887)	(4.545.887)	(9.648)	(4.555.535)
Otro resultado integral		-	-	(900.226)	(117.833)	(3.045)	-	-	(1.021.104)	-	(1.021.104)	4.655
Total resultado integral		-	-	(900.226)	(117.833)	(3.045)	-	-	(1.021.104)	(4.545.887)	(5.566.991)	(4.993)
Transacciones con los accionistas												
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	-	-	-	-	946	(450)	496	-	496	(74)	422
Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	946	(450)	496	-	496	(74)	422
Saldos al 31 de diciembre de 2020												
	3.146.265	(178)	(3.790.513)	(60.941)	(25.985)	37.235	2.452.019	(1.388.185)	(4.193.615)	(2.435.713)	(6.672)	(2.442.385)

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - METODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios al 31 de diciembre	
		2021	2020
		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		5.359.778	4.620.409
Otros cobros por actividades de operación		52.084	51.900
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(4.401.485)	(3.817.339)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(941.068)	(1.227.010)
Otros pagos por actividades de operación		(156.395)	(70.558)
Impuestos a las ganancias pagados		(9.437)	(65.692)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(87.576)	13.593
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		(184.099)	(494.697)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias		752	-
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	35		1.464.012
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(208)	(1.140.940)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		105.000	75.566
Compras de propiedades, planta y equipo		(587.245)	(324.264)
Compras de activos intangibles		(88.518)	(75.433)
Intereses recibidos		9.056	36.859
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	18.475	(2.192)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(542.653)	33.608
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	35		
Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control		-	(3.225)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		-	1.425.184
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		661.609	560.296
Préstamos de entidades relacionadas		130.102	373.125
Reembolsos de préstamos		(463.048)	(793.712)
Pagos de pasivos por arrendamientos		(103.366)	(122.062)
Dividendos pagados		-	(571)
Intereses pagados		(104.621)	(210.418)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(11.034)	(107.788)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		109.642	1.120.829
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		(617.110)	659.740
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		(31.896)	(36.478)
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(649.006)	623.262
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	1.695.841	1.072.579
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	1.046.835	1.695.841

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2021

NOTA 1 - INFORMACION GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Comisión para el Mercado Financiero bajo el No. 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y Bolsa de Comercio de Santiago. Luego de la presentación del Capítulo 11, el programa ADR ya no se cotiza en NYSE. Desde entonces, los ADR de LATAM se negocian en Estados Unidos de Norteamérica en los mercados OTC (Over-The-Counter). La Sociedad y algunas de sus filiales directas e indirectas se encuentran actualmente sujetas a un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de Estados Unidos, ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos del Distrito Sur de Nueva York (el "Procedimiento Capítulo 11" o "Capítulo 11").

Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África, Asia y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o por sus filiales en Ecuador, Perú, Brasil, Colombia, Argentina y Paraguay. Además, la Sociedad cuenta con filiales que operan en el negocio de carga en Chile, Brasil y Colombia.

La Sociedad se encuentra ubicada en Chile, en la ciudad de Santiago, en Avenida Américo Vespucio Sur N° 901, comuna de Renca.

Al 31 de diciembre de 2021 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 606.407.693 acciones ordinarias y sin valor nominal. Todas las acciones se encuentran suscritas y pagadas considerando la reducción de capital que se produjo de pleno derecho, luego de transcurrido el plazo legal de tres años para suscribir el saldo de 466.832 acciones pendientes de colocación del último aumento de capital aprobado en agosto del año 2016.

Los mayores accionistas de la Sociedad son Delta Air Lines que posee un 20% y el Grupo Cueto que a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A., e Inv. Costa Verde Ltda. y Cía. en CPA, es dueño del 16,39% de las acciones emitidas por la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad contaba con un total de 4.828 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 13,07% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad tuvo un promedio de 28.600 empleados, terminando este periodo con un número total de 29.114 personas, distribuidas en 4.372 empleados de Administración, 14.784 en Operaciones, 6.708 Tripulantes de Cabina y 3.250 Tripulantes de Mando.

Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Porcentajes de participación

RUT	Sociedad	País de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2021			Al 31 de diciembre de 2020		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	99,8361	0,1639	100,0000
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	23,6200	76,1900	99,8100	23,6200	76,1900	99,8100
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8940	0,0041	99,8981	99,8940	0,0041	99,8981
Extranjera	Connecta Corporation	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,9714	0,0286	100,0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	99,8900	0,1100	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	96,2208	3,7792	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,9800	0,0200	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,9000	0,1000	100,0000	99,7100	0,2900	100,0000
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99,8300	0,1700	100,0000	99,8300	0,1700	100,0000
Extranjera	Latam Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Peuco Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Professional Airline Services INC.	EE.UU.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Jarletul S.A.	Uruguay	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
Extranjera	LatamTravel S.R.L.	Bolivia	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

(*) Al 31 de diciembre de 2021, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 99,9983% sobre los derechos económicos y un 51,04% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 863 del gobierno de Brasil implementada en diciembre de 2018 que permite a capitales extranjeros tener hasta un 100% de la propiedad.

(b) Información financiera

Estados de Situación Financiera							Resultado		
RUT	Sociedad	Al 31 de diciembre de 2021			Al 31 de diciembre de 2020			Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		Activos	Pasivos	Patrimonio	Activos	Pasivos	Patrimonio	2021	2020
								(Ganancia)/(pérdida)	
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	432.271	1.648.715	(1.236.243)	404.944	1.624.944	(1.219.539)	(7.289)	(290.980)
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	484.388	417.067	67.321	661.721	486.098	175.623	(109.392)	(175.485)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	721.484	537.180	184.304	749.789	567.128	182.661	1.590	10.936
Extranjera	Connecta Corporation	61.068	19.312	41.756	57.922	17.335	40.587	1.169	500
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	24.654	25.680	(1.026)	25.050	26.265	(1.215)	190	(181)
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	471.094	327.955	143.139	546.216	347.714	198.502	(56.135)	(39.032)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	18.303	10.948	7.355	20.132	11.576	8.556	48	500
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	(5)	-	(5)	(6)	-	(6)	-	-
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (*)	36.617	14.669	21.940	218.435	14.355	203.829	(806)	(92.623)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	202.402	113.930	23.563	250.027	86.691	130.823	(54.961)	1.452
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales (*)	1.284	45	1.239	1.394	65	1.329	(90)	50
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	2.004	467	1.537	2.181	625	1.556	181	60
Extranjera	Latam Finance Limited	1.310.733	1.688.821	(378.088)	1.310.735	1.584.311	(273.576)	(104.512)	(105.100)
Extranjera	Peuco Finance Limited	1.307.721	1.307.721	-	1.307.721	1.307.721	-	-	-
Extranjera	Professional Airline Services INC.	61.659	58.808	2.851	17.345	14.772	2.573	278	1.014
Extranjera	Jarletul S.A.	24	1.116	(1.092)	34	1.076	(1.042)	(50)	(332)
Extranjera	LatamTravel S.R.L.	64	132	(68)	1.061	1.106	(45)	(23)	-
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	588	1.457	(869)	943	1.841	(898)	29	-
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	2.608.859	3.257.148	(648.289)	3.110.055	3.004.935	105.120	(756.633)	(1.025.814)

(*) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye intereses no controlantes.

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: 1. Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; 2. Guanay Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado con futuros pagos de tarjeta de crédito; 3. Fondos de inversión privados; 4. Vari Leasing Limited, Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai, LS-Aviation No.17 Co. Limited, LS-Aviation No.18 Co. Limited, LS-Aviation No.19 C.O. Limited, LS-Aviation No.20 C.O. Limited, LS-Aviation No.21 C.O. Limited, LS-Aviation No.22 C.O. Limited, LS-Aviation No.23 Co. Limited, y LS-Aviation No.24 Co. Limited, destinadas al financiamiento de aeronaves. Estas compañías han sido consolidadas según es requerido por NIIF 10.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación. La Sociedad ha analizado los criterios de control de acuerdo con lo requerido por la NIIF 10. Para las sociedades que están bajo Capítulo 11 (ver nota 2), si bien en este proceso de reorganización las decisiones están sujetas a autorizaciones por parte de la Corte, dado que tanto estas sociedades como su matriz se encuentran bajo el mismo proceso ante la Corte de la misma jurisdicción, y bajo el mismo Juez, las decisiones de las subsidiarias se encuentran sujetas al mismo proceso de toma de decisiones de su matriz y por lo tanto la Administración ha considerado apropiado que la Matriz mantiene el control sobre dichas entidades.



Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2020 y 31 de diciembre de 2021, se detallan a continuación:

- (1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.
 - Con fecha 21 de enero de 2021, Transporte Aéreos del Mercosur S.A. realizó compra de 2.392.166 acciones preferentes de Inversora Cordillera S.A. en consecuencia, la composición accionaria de Inversora Cordillera S.A., queda de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. con un 90,5% y Transporte Aéreos del Mercosur S.A. con un 9,5%.
 - Con fecha 21 de enero de 2021, Transporte Aéreos del Mercosur S.A. realizó compra de 53.376 acciones preferentes de Lan Argentina S.A. en consecuencia, la composición accionaria de Lan Argentina S.A. queda de la siguiente forma: Inversora Cordillera S.A. con un 95%, Lan Pax Group S.A. con un 4% y Transporte Aéreos del Mercosur S.A. con un 1%.
 - Con fecha 22 de diciembre de 2020, Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. realiza un aumento de capital por 1.861.785 acciones, en consecuencia, su composición accionaria queda de la siguiente forma: LATAM Airlines Group S.A. con 4,57%, Fast Air S.A. con un 1,53%, Inversiones Lan S.A. con un 1,53%, Lan Pax Group S.A. con un 1,53% y Lan Cargo Inversiones S.A. 81,31%.
 - Con fecha 22 de diciembre de 2020, Inversiones Aéreas S.A. realiza un aumento de capital por 9.504.335 acciones quedando su composición accionaria de la siguiente manera: LATAM Airlines Group S.A. con 33,41%, Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. con 66,43% y Mas Investment Limited con 0,16%.
 - Con fecha 22 de diciembre de 2020, Latam Airlines Perú S.A. realiza un aumento de capital por 12.312.020 acciones, en consecuencia, la composición accionaria queda de la siguiente forma: LATAM Airlines Group S.A. con 23,62% e Inversiones Aéreas S.A. con 76,19%.
 - Con fecha 16 de diciembre de 2020, Lan Pax Group S.A. realiza aumento de capital por 23.678 acciones, en consecuencia, la composición accionaria queda de la siguiente firma: LATAM Airlines Group S.A. con 99,99588% e Inversiones Lan S.A. con 0,0041%.
 - Con fecha 18 de diciembre de 2020, Latam Ecuador S.A. realiza aumento de capital por 30.000.000 acciones, Sin embargo, la composición accionaria no se modifica.
 - Con fecha 23 de marzo de 2020, Transporte Aéreo S.A. realiza un aumento de capital por 109.662 acciones las cuales fueron adquiridas por Mas Investment Limited, en consecuencia, la participación accionaria de Transporte Aéreo S.A. queda de la siguiente manera: Lan Cargo S.A. con un 87,12567%, Inversiones Lan S.A. con un 0,00012% y Mas Investment Limited con un 12,87421%.

NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados.

2.1. Bases de preparación

Estos estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. al 31 de diciembre de 2021 y de 2020 y han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el International Accounting Standards Board (“IASB”) y con las interpretaciones emitidas por el comité de interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF).

Los estados financieros consolidados se han preparado bajo el criterio del costo histórico, aunque modificado por la valoración a valor justo de ciertos instrumentos financieros.

La preparación de los estados financieros consolidados conforme a las NIIF, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

Los estados financieros consolidados se han preparado de acuerdo con las políticas contables utilizadas por la Sociedad para los estados financieros consolidados 2020, excepto por las normas e interpretaciones adoptadas a partir del 1 de enero de 2021.

(a) Aplicación nuevas normas año 2021:

(a.1.) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2021:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros; NIC 39: Instrumentos financieros: Reconocimiento y medición; NIIF 7: Instrumentos financieros: Información a revelar; NIIF 4: Contratos de seguros; y NIIF 16: Arrendamientos.	agosto 2020	01/01/2021

La aplicación de estos pronunciamientos contables a partir del 1 de enero de 2021, no tuvieron efectos significativos en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

(a.2.) Adopción Contabilidad de cobertura NIIF 9 Instrumentos Financieros:

El 1 de enero de 2018, fecha de adopción efectiva de la NIIF 9 Instrumentos Financieros, la Sociedad estableció como política contable seguir aplicando la NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición para la contabilidad de cobertura, de acuerdo a lo permitido en la NIIF 9 Instrumentos Financieros. A partir del 1 de enero de 2021 la Sociedad modificó esta política contable y adoptó NIIF 9 en lo relacionado a la contabilidad de coberturas, alineando los requerimientos para la contabilidad de cobertura con las políticas de gestión de riesgo de la Sociedad.

La Sociedad ha evaluado las relaciones de coberturas vigentes al 31 de diciembre de 2020, y ha determinado que estas cumplen con los criterios para la contabilidad de coberturas bajo la NIIF 9 Instrumentos Financieros al 1 de enero de 2021 y, en consecuencia, se consideran relaciones de cobertura continuas.

El valor temporal de las opciones utilizadas como instrumentos de cobertura, vigentes al cierre de estos Estados financieros consolidados del año 2020, no continuarán siendo designadas como parte de la relación de cobertura pero su reconocimiento continuará en Otros Resultados Integrales hasta que la transacción prevista ocurra momento en el cual será reconocida en Resultado. Al 31 de diciembre de 2020 el monto reconocido en Patrimonio correspondiente al valor temporal de las opciones es de MUS\$ (380).

Los requerimientos de la contabilidad de cobertura de la NIIF 9 fueron aplicados de forma prospectiva, la Sociedad estima que la aplicación de esta parte de la norma no tendrá efectos significativos en los Estados financieros consolidados.

La Sociedad ha modificado la documentación de las relaciones de cobertura existente al 31 de diciembre de 2020, de acuerdo a lo establecido en la NIIF 9 Instrumentos Financieros.

(b) Pronunciamientos contables no vigentes para el ejercicio financiero iniciado el 1 de enero de 2021:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIC 12 Impuesto a las ganancias	mayo 2021	01/01/2023
Enmienda a NIIF 16: Arrendamientos	marzo 2021	01/04/2021
Enmienda a NIC 8: Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores	febrero 2021	01/01/2023
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros y Declaración de prácticas NIIF 2	febrero 2021	01/01/2023
Enmienda a NIIF 4: Contratos de seguros	junio 2020	01/01/2023
Enmienda a NIIF 17: Contratos de seguros.	junio 2020	01/01/2023
Enmienda a NIIF 3: Combinaciones de negocios.	mayo 2020	01/01/2022

Enmienda a NIC 37: Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes.	mayo 2020	01/01/2022
Enmienda a NIC 16: Propiedad, planta y equipo.	mayo 2020	01/01/2022
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros.	enero 2020	01/01/2023

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
NIIF 17: Contratos de seguros.	mayo 2017	01/01/2023
Aplicación inicial de la NIIF 17 y la NIIF 9 Información comparativa (Enmienda a la NIIF 17)	diciembre 2021	La entidad que opta por aplicar la modificación la aplica cuando aplica por primera vez la NIIF 17
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	septiembre 2014	Por determinar

(ii) Mejoras

Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2018-2020) NIIF 1: Adopción por primera vez de las normas internacionales de información financiera, NIIF 9: Instrumentos Financieros, ejemplos ilustrativos que acompañan la NIIF 16: Arrendamientos, NIC 41: Agricultura	mayo 2020	01/01/2022
--	-----------	------------

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación.

(c) Negocio en Marcha y presentación Capítulo 11

Los estados financieros consolidados adjuntos se han preparado sobre una base de negocio en marcha, que contempla la realización de los activos y el cumplimiento de los pasivos en el curso normal de las operaciones. Como se revela en los estados financieros adjuntos, la Compañía incurrió en una pérdida neta atribuible a los propietarios de la controladora de MMUS\$ 4.642 para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021. A esa fecha, la Compañía presenta un capital de trabajo negativo por MMUS\$ 9.701 y requerirá de capital de trabajo adicional durante el año 2021 para respaldar una operación comercial sostenible. Al 31 de diciembre de 2021, la compañía tiene un patrimonio negativo de MMUS\$ 7.051, que corresponde al patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora.

El tráfico de pasajeros del Grupo LATAM para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021 aumentó en un 18% comparado con el mismo ejercicio del año 2020 (disminuyó en un 59,6% comparado con el mismo ejercicio del año 2019).

En diciembre de 2021, los ingresos del grupo ascendieron a aproximadamente el 49% de los ingresos del ejercicio de 2019, en este momento, la rapidez para alcanzar la demanda pre-COVID es incierto y altamente dependiente de la evolución de la pandemia COVID-19 en los mercados en los que opera el Grupo LATAM, por lo que la administración no puede hacer predicciones específicas sobre este momento, pero considera es razonable esperar que el ritmo de recuperación de la demanda sea diferente para cada país.

El 26 de mayo de 2020, la Fecha de Petición Inicial ("Initial Petition Date"), LATAM Airlines Group S.A. y algunas de sus subsidiarias directas e indirectas (colectivamente, los Deudores Iniciales) presentaron peticiones voluntarias de reorganización ("Initial Bankruptcy Filing") en virtud del Capítulo 11 del Título 11 del Bankruptcy Code de los Estados Unidos de América ("Bankruptcy Code") en el Bankruptcy Court para el Distrito Sur de Nueva York. El 7 de julio de 2020, Piquero Leasing Limited también presentó una petición de reorganización ante el Bankruptcy Court. Con fecha 9 de julio de 2020, como un movimiento natural debido a la prolongación de la Pandemia del COVID-19, se incorporó a este proceso de reorganización, bajo el mismo tribunal y el mismo juez de Latam Airlines Group S.A., a TAM S.A. y sus filiales en Brasil (colectivamente, los "Deudores Posteriores" y, junto con los Deudores Iniciales y Piquero, los "Deudores"). Las peticiones de reorganización para cada uno de los Deudores están siendo administrados conjuntamente bajo el título "In re LATAM Airlines Group S.A., et al." Case Number 20- 11254. Los Deudores continuarán operando sus negocios como Deudores en posesión ("Debtors in possession") bajo la jurisdicción del Bankruptcy Court y de conformidad con las disposiciones aplicables del Bankruptcy Code y las órdenes del Bankruptcy Court. El 28 de junio de 2021, LATAM Airlines Perú desistió de su solicitud de concurso preventivo previamente interpuesta ante el Indecop de Perú, entidad que aprobó dicho retiro mediante resolución sin mayores comentarios.

La presentación de las peticiones voluntarias de reorganización tiene como objetivo permitir la reorganización y mejorar la liquidez de los Deudores, liquidar contratos no rentables y modificar sus acuerdos de compra para permitir una rentabilidad sostenible en el tiempo. El objetivo de los Deudores es desarrollar e implementar un plan de reorganización que cumpla con los estándares para ser confirmados bajo el Bankruptcy Code.

Como parte de su proceso general de reorganización, los Deudores también han buscado y recibido alivio en ciertas jurisdicciones no estadounidenses. El 27 de mayo de 2020, el Gran Tribunal de las Islas Caimán otorgó las solicitudes de algunos de los Deudores para el nombramiento de liquidadores provisionales ("JPL") de conformidad con la sección 104 (3) de la Ley de Sociedades (Revisión 2020). El 4 de junio de 2020, el 2do Tribunal Civil de Santiago, Chile emitió una orden reconociendo el procedimiento del Capítulo 11 con respecto a LATAM Airlines Group S.A., Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo Inversiones S.A., Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A. y Technical Training LATAM S.A. Todos los recursos interpuestos contra la orden han sido rechazados y la decisión es entonces, definitiva. Finalmente, el 12 de junio de 2020, la Superintendencia de Empresas de Colombia otorgó reconocimiento a los procedimientos del Capítulo 11. El 10 de julio de 2020, el Gran Tribunal de las Islas Caimán otorgó la solicitud de los Deudores para el nombramiento de JPL a Piquero.

Operación e implicancias de las peticiones voluntarias de reorganización

Los Deudores continúan operando sus negocios y administrando sus propiedades como Deudores en posesión de conformidad con las secciones 1107 (a) y 1108 del Bankruptcy Code. Como deudores en posesión, están autorizados a realizar transacciones dentro del curso ordinario de los negocios sin autorización previa del Bankruptcy Court. Las protecciones que ofrece el Bankruptcy Code les permite a los Deudores operar sus negocios sin interrupción, y el Bankruptcy Court ha otorgado un alivio adicional que incluye, entre otras cosas, la autoridad, pero no la obligación, de (i) pagar los montos adeudados en virtud de ciertos acuerdos críticos de aerolíneas; (ii) pagar a terceros que tienen gravámenes u otros intereses posesorios en la propiedad de los Deudores; (iii) pagar los salarios de los empleados y continuar los programas de beneficios para empleados; (iv) pagar impuestos pre petición y tarifas relacionadas; (v) continuar los programas de seguros y fianzas; (vi) pagar ciertas sentencias o acuerdos de litigios mínimos sin la aprobación previa del Bankruptcy Court; (vii) pagar los suministros de combustible; y (viii) pagar ciertos proveedores extranjeros y considerados críticos para las operaciones de los Deudores.

Como Deudores en posesión, los Deudores pueden usar, vender o arrendar sus propiedades, sujeto a la aprobación del Bankruptcy Court, si no son en el curso normal de los negocios. El 26 de noviembre de 2021, los Deudores presentaron un plan conjunto de reorganización (el "Plan") y la Declaración Informativa (la "Disclosure Statement") relacionada ante el Bankruptcy Court. Como se detalla en la Declaración Informativa, el Plan está respaldado por un acuerdo de apoyo a la reestructuración celebrado entre los Deudores, acreedores que poseen más del 70% de las acreencias valistas contra LATAM Airlines Group S.A., y por accionistas que tienen más del 50% de las acciones actualmente emitidas por LATAM Airlines Group S.A. Al 31 de diciembre de 2021, el Plan sigue sujeto a la aprobación del Bankruptcy Court podría cambiar materialmente los montos y clasificaciones en los Estados financieros consolidados, incluido el valor, si lo hubiera, de los pasivos y valores pre-petición. El 17 de diciembre de 2021, 20 de diciembre de 2021, 24 de enero de 2022, 27 de enero de 2022 y 28 de febrero 2022, los Deudores presentaron un Plan revisado y la Declaración Informativa asociada.

El 1 de noviembre de 2021, el Bankruptcy Court dictó una orden ampliando los períodos en los que los Deudores tienen el derecho exclusivo de presentar y solicitar un plan de reorganización hasta el 26 de noviembre de 2021 y el 26 de enero de 2022, respectivamente. El 26 de noviembre de 2021, los Deudores presentaron una moción para ampliar dichos plazos, únicamente con respecto a los Deudores Posteriores, hasta el 7 de enero de 2022 y el 7 de marzo de 2022, respectivamente. El 15 de diciembre de 2021, el Comité de Acreedores presentó una objeción a la moción de los Deudores Posteriores. Ese mismo día, el Comité de Acreedores también presentó una moción buscando terminar los periodos de exclusividad de los Deudores. Ciertas otras partes interesadas posteriormente presentaron acumulaciones a la moción de terminación del Comité de Acreedores, mientras que otras presentaron declaraciones oponiéndose a la moción de terminación. El 14 de febrero de 2022, el Tribunal de Quiebras emitió una orden aprobando la moción de los Deudores Posteriores y denegando la moción del Comité de Acreedores.

Eventos que condujeron a acogerse al Capítulo 11

Desde el primer trimestre del año 2020 el negocio de transporte de pasajeros se vio afectado mundialmente por una reducción en el tráfico internacional de pasajeros, debido al cierre de fronteras con la finalidad de proteger a la población de los efectos del COVID 19, una enfermedad infecciosa causada por un virus, que fue declarada pandemia por la Organización Mundial de la Salud.

La evaluación preliminar de LATAM a principios de marzo de 2020 indicaba que brotes anteriores de enfermedades habían alcanzado su punto máximo después de unos meses y recuperaron los niveles previos al brote en no más de 6 a 7 meses, y que tomando en cuenta el escenario que impactaba principalmente a las aerolíneas de Asia-Pacífico, estimaba que el efecto en América Latina sería de una disminución marginal de los ingresos por kilómetro.

Para el Grupo LATAM, la reducción en su operación comenzó a mediados de marzo de 2020, donde anunció una disminución del 30% de su operación de pasajeros y la suspensión del Guidance 2020, en línea con las medidas de protección y restricciones de embarque implementadas por los gobiernos locales (16 de marzo 2020 para Perú, Colombia y Argentina, 18 de marzo de 2020 para Chile y 27 de marzo de 2020 para Brasil). El 16 de marzo de 2020, la Sociedad anunció una actualización de sus proyecciones disminuyendo progresivamente sus operaciones de pasajero hasta el 70%.

Para el 29 de marzo de 2020, COVID 19 ya había generado un impacto sin precedentes en la industria aérea, específicamente en los ingresos de pasajeros de las aerolíneas. La situación se ha ampliado y profundizado más allá de la evaluación inicial.

En respuesta al COVID 19, los gobiernos han estado imponiendo restricciones fronterizas mucho más severas y las aerolíneas han estado anunciando subsecuentemente recortes de capacidad en respuesta a una caída dramática en la demanda de viajes. El 2 de abril de 2020, el Grupo LATAM anunció una disminución en sus operaciones en un 95%.

La Compañía, con el fin de proteger la liquidez, realizó durante el año 2020 transacciones financieras, como la utilización de fondos de la línea de crédito (Revolving Credit Facility) por US\$ 600 millones, que han afectado sus activos y pasivos financieros, especialmente los rubros de Efectivo y equivalentes al efectivo y otros pasivos financieros.

Dentro de las iniciativas que la Compañía estudió y comprometió para proteger la liquidez estaban las siguientes:

- (i) Reducción y postergación del plan de inversión para diferentes proyectos.
- (ii) Implementación de medidas de control de pagos a proveedores y nuevos servicios o compras de productos.
- (iii) Negociación de las condiciones de plazo de pagos con proveedores.
- (iv) Devolución de pasajes en vuelos cancelados por medio de travel voucher, puntos o millas del programa de fidelidad. Con todo, el Grupo LATAM continuará honrando todos los

compromisos actuales y futuros, así como los voucher de viajes, millas y beneficios de viajero frecuente y políticas de flexibilidad.

- (v) Reducción temporal de salarios, considerando el marco legal de cada país: a partir del segundo trimestre la Sociedad implementó un proceso voluntario de reducción de las remuneraciones vigente hasta el 31 de diciembre de 2020. Asociado al plan de reestructuración y para poder adaptarse al nuevo escenario de demanda, la compañía ha diseñado un plan de reducción de personal en los distintos países donde opera. Los costos asociados a la ejecución de este plan fueron registrados en el resultado como Gastos de actividades de reestructuración. (Ver nota 27d);
- (vi) Renovación de la deuda de corto plazo y de los vencimientos de deuda en el corto plazo.
- (vii) Solicitud de apoyo financiero a los distintos gobiernos donde LATAM Airlines Group S.A. opera; y Reducción de las inversiones en flota y no flota a solamente lo esencial.

La Compañía, en consulta con sus asesores, también evaluó una variedad de opciones de reestructuración potenciales. En opinión del Directorio, los tiempos del proceso convencional bilateral, la posibilidad que durante el mismo los acreedores decidan ejercer acciones de cobro forzado, la imposibilidad de resolver incumplimientos y la necesidad de implementar una reestructuración integral de LATAM Airlines a la que se deban sumar todos sus acreedores y otras partes interesadas, llevan a considerar como mejor alternativa una reestructuración reglada.

En la situación de la Compañía resultó necesario obtener una suspensión temporal de ejecución que la proteja de las demandas de sus acreedores y otras partes interesadas; y, al mismo tiempo, le permita continuar operando con sus principales activos, proveedores, financistas, reguladores y trabajadores, mientras estructura una reorganización vinculante para ser viable financieramente en un escenario post pandemia.

En razón de lo anterior, y luego de haber consultado a la administración y a los asesores legales y financieros de la Compañía, el 26 de mayo de 2020 el Directorio, por la unanimidad de sus miembros, resolvió que LATAM Airlines comenzara un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Bankruptcy Code, presentando una solicitud voluntaria de amparo de acuerdo al mismo.

Desde la presentación del Capítulo 11, la Compañía aseguró hasta MMUS\$ 3.200 en un financiamiento del deudor en posesión (DIP Facility) , según lo dispuesto en el Contrato de Préstamo a Plazo para el Deudor en Posesión Super Prioritario (el "Contrato de Crédito DIP") (Ver Nota 3.1 c)).

Plan de reorganización

Para que los Deudores emerjan exitosamente del Procedimiento del Capítulo 11, deben obtener la aprobación del Bankruptcy Court del plan de reorganización, que les permitirá pasar del Capítulo 11 a las operaciones normales. El plan de reorganización determina los derechos y el cumplimiento de los reclamos de los distintos acreedores y partes interesadas, y está sujeto al resultado final de las negociaciones y las decisiones del Bankruptcy Court en el período y hasta la fecha en que se confirma el plan de reorganización. Cualquier plan de reorganización propuesto estará sujeto a revisión, antes de su presentación al Bankruptcy Court, a las conversaciones con los acreedores de

la Compañía y otras partes interesadas, y posteriormente sujeta a la respuesta de las objeciones de partes interesadas y cumplimiento de los requisitos del Bankruptcy Code y del Bankruptcy Court.

El 26 de noviembre de 2021, la Compañía presentó el Plan y la Declaración Informativa asociada. El Plan va acompañado de un Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración (el “RSA”) con el grupo de acreedores valistas más grande en el Procedimiento Capítulo 11 los cuales son titulares de más del 70% de los créditos valistas contra LATAM Airlines Group S.A. y tenedores de aproximadamente el 48% de los bonos regidos por la ley estadounidense emitidos por LATAM Finance Ltd. con vencimiento en 2024 y 2026, así como ciertos accionistas de la Compañía que poseen más del 50% del capital existente de LATAM Airlines Group S.A.

El Plan propone la inyección de hasta aproximadamente MMUS\$ 8.190 a través de una combinación de nuevas acciones, bonos convertibles y deuda, lo que permitirá a la Compañía salir del Capítulo 11 con la capitalización adecuada para llevar a cabo su plan de negocios. Al emerger, se espera que la Compañía tenga una deuda total de aproximadamente MMUS\$ 7.260 y una liquidez de aproximadamente MMUS\$ 2.670. Específicamente, el Plan establece que:

- Tras la confirmación del Plan, la Compañía lanzará una oferta de acciones ordinarias de US\$ 800 millones, abierta a todos los accionistas de acuerdo con sus derechos de suscripción preferente en virtud de la legislación chilena aplicable, y respaldada en su totalidad por las partes que participan en el RSA;
- La Compañía emitirá tres clases distintas de bonos convertibles, todos los cuales se ofrecerán de manera preferente a los accionistas. En la medida en que no hayan sido suscritos por los accionistas de la Sociedad durante el respectivo período del derecho de suscripción preferente:
 - Los Bonos Convertibles Clase A se proporcionarán a ciertos acreedores valistas de la Compañía en liquidación de sus reclamos permitidos bajo el Plan;
 - Los Bonos Convertibles Clase B serán suscritos y adquiridos por los accionistas que son parte del Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración; y
 - Los Bonos Convertibles Clase C se proporcionarán a ciertos acreedores valistas a cambio de una combinación de nuevos fondos para la Compañía y la liquidación de sus reclamos, sujeto a ciertas limitaciones y retenciones por parte de las partes soportantes.
- Los Bonos Convertibles pertenecientes a los Nuevos Bonos Convertibles Clases B y C se proporcionarán, total o parcialmente, como contraprestación de una nueva contribución de dinero por un monto total de aproximadamente MMUS\$ 4.640 respaldados en su totalidad por las partes del RSA; y
- LATAM recaudará una nueva línea de crédito renovable de US\$ 500 millones y aproximadamente MMUS\$ 2.250 en financiamiento total de deuda de dinero nuevo, que consiste en un nuevo préstamo a plazo o nuevas notas. La fecha límite general para presentar objeciones al Plan y Declaración Informativa fue el 7 de enero de 2022, y dicha

fecha límite se extendió hasta el 12 de enero de 2022 y el 14 de enero de 2022 para ciertas partes interesadas.

Negocio en Marcha

Estos Estados financieros consolidados se han preparado sobre una base de negocio en marcha, que contempla la continuidad de las operaciones, la realización de los activos y el cumplimiento de los pasivos en el curso ordinario del negocio. En consecuencia, los Estados financieros consolidados no incluyen ningún ajuste relacionado con la recuperabilidad de los activos y la clasificación de los pasivos que pudieran ser necesarios si la Sociedad no puede continuar como un negocio en marcha.

Como resultado de los procedimientos del Capítulo 11, el cumplimiento de las obligaciones de la Sociedad y el financiamiento de las operaciones en curso están sujetos a una incertidumbre material producto de la pandemia COVID-19 y la imposibilidad de conocer a esta fecha su duración y, en consecuencia, estos eventos o condiciones indican que existe una incertidumbre material que puede generar una duda sustancial acerca de la capacidad de la Compañía para continuar como un negocio en marcha. No hay garantía de que la Compañía pueda salir exitosamente del Capítulo 11. Además, no hay garantía de que haya financiamiento a largo plazo de ningún tipo disponible, o que esté disponible a tasas, términos y condiciones que serían financieramente aceptables y viables para el largo plazo. Si la Compañía no puede generar capital de trabajo adicional o recaudar financiamiento adicional cuando sea necesario, es posible que no pueda reiniciar las operaciones actualmente suspendidas como resultado de la pandemia de COVID-19, lo cual podría afectar negativamente el valor de sus acciones, o dejarlas sin valor. Además, en relación con la presentación del Capítulo 11, se podrían realizar modificaciones materiales a la flota actual y a los acuerdos de compra de nueva flota. Estas modificaciones podrían afectar materialmente los resultados financieros en el futuro, y podrían resultar en cargos por deterioro.

Hitos del Capítulo 11

Aviso a los acreedores: Efecto de la suspensión automática.

Los Deudores han notificado a todos los acreedores actuales o potenciales que se presentaron los Casos del Capítulo 11. De conformidad con el Bankruptcy Code y sujeto a ciertas excepciones limitadas, la presentación de los Casos del Capítulo 11 dio lugar a una orden mundial automática que impide, entre otras cosas, cualquier acto para (i) obtener la posesión de las propiedades del Patrimonio de los Deudores (ii) crear, perfeccionar o hacer cumplir cualquier derecho de retención contra las propiedades del Patrimonio de los Deudores; (iii) ejercer el control sobre la propiedad del Patrimonio de los Deudores, en cualquier parte del mundo donde se pueda ubicar esa propiedad; (iv) y además ordenó o suspendió el inicio o la continuación de cualquier acción judicial, administrativa u otra acción o procedimiento contra el deudor que podría haberse iniciado antes de la Fecha de Petición o los esfuerzos para recuperar un reclamo contra los Deudores que surgió antes de la Fecha de Petición. A los proveedores se les pagará por los bienes suministrados y los servicios provistos, después de la fecha de petición, en el curso normal de los negocios.

El 31 de agosto de 2020 (la “Primera Moción de Suspensión”) y el 30 de diciembre de 2020 (la “Segunda Moción de Suspensión”), la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios de Chile (“CONADECUS”) presentó dos recursos ante el Tribunal de Bancarrota en busca de reparación de la suspensión automática a fin de perseguir determinadas acciones contra LATAM, las que se encuentran actualmente pendientes en los tribunales de Chile. LATAM presentó un escrito en oposición a la Primera Moción de Suspensión, y el 16 de diciembre de 2020, la Bankruptcy Court escuchó los argumentos orales sobre la Primera Moción de Suspensión. En esa audiencia, la Bankruptcy Court concedió la Primera Moción de Suspensión con el propósito limitado de permitir que CONADECUS procesara su apelación pendiente ante los tribunales de Chile. El 9 de febrero de 2021, la Bankruptcy Court otorgó la segunda moción de suspensión por los mismos motivos que la primera moción de suspensión. Las decisiones de la Bankruptcy Court sobre la primera moción de suspensión y la segunda moción de suspensión no afectaron los procedimientos subyacentes en Chile más allá de permitir que CONADECUS continuara con sus apelaciones pendientes. (Ver Nota 31 I 2), para cualquier actualización de este proceso).

Nombramiento del Comité de Acreedores

El 5 de junio de 2020, el Fideicomisario de los Estados Unidos para la Región 2 (“United States Trustee for Region 2”) nombró un Comité Oficial de Acreedores no Garantizados, el Comité de Acreedores (“Creditors Committee”) en los Casos Iniciales del Capítulo 11. El Fideicomisario de los Estados Unidos no ha solicitado miembros adicionales para el Comité de Acreedores como resultado de que TAM S.A. o cualquiera de sus subsidiarias aplicables, se unieron a la Petición Voluntaria de Reorganización. Desde la formación del Comité de Acreedores, tres miembros del Comité de Acreedores - Compañía de Seguros de Vida Consorcio Nacional de Seguros S.A., AerCap Holdings N.V. y Aircastle Limited - han renunciado al Comité de Acreedores. La “Office of the United States Trustee” no ha designado reemplazos para estos miembros. No se ha designado fideicomisario o examinador en ninguno de estos Casos del Capítulo 11. No se ha solicitado ni designado ningún otro comité oficial.

Aceptación, enmiendas y rechazo de Contratos Ejecutivos (“Executory Contracts”) y Arrendamientos

De conformidad con el Bankruptcy Code y las Reglas de Bancarrota (“Federal Rules of Bankruptcy Procedure”), los Deudores están autorizados a asumir, ceder o rechazar ciertos Contratos Ejecutivos y arrendamientos no vencidos. En ausencia de ciertas excepciones, el rechazo de un Contrato Ejecutivo o un arrendamiento no vencido generalmente se trata como incumplimiento de pre-petición, lo que da derecho a la contraparte del contrato a presentar un reclamo general no garantizado contra los Deudores y al mismo tiempo exime a los Deudores de sus obligaciones futuras en virtud del contrato o arrendamiento. Además, la suposición de los Deudores de un Contrato Ejecutivo o arrendamiento no vencido generalmente requeriría que los Deudores satisfagan ciertos montos de pre-petición adeudados y propios en virtud de dicho contrato o arrendamiento.

El 28 de junio de 2020, el Bankruptcy Court autorizó a los Deudores a establecer procedimientos para el rechazo de ciertos Contratos Ejecutivos y arrendamientos no vencidos. De acuerdo con estos procedimientos, el Bankruptcy Code y las Reglas de Bancarrota los Deudores tienen o rechazarán ciertos contratos y arrendamientos (ver Notas 17, 19 y 27). En relación con esto, el Bankruptcy Court aprobó la solicitud de los Deudores de extender la fecha para la cual los Deudores pueden asumir o rechazar arrendamientos de bienes raíces no residenciales que no hayan vencido hasta el

22 de diciembre de 2020. Tras el consentimiento de ciertos arrendadores para extender aún más el plazo para finalizar las negociaciones productivas, El Bankruptcy Court ha aprobado las solicitudes de los Deudores para asumir múltiples arrendamientos aeroportuarios en Miami-Dade, LAX y JFK relacionados con los negocios de pasajeros y carga de los Deudores.

Los Deudores también han asumido una serie de acuerdos importantes. Por ejemplo, el 1 de junio de 2021, el Bankruptcy Court aprobó la asunción y ratificación de ciertos acuerdos de compra, según enmendados, con The Boeing Company. Además, el 1 de julio de 2021, el Tribunal aprobó la asunción por parte de los Deudores de las flotas respaldadas por la Agencia de Crédito a la Exportación, que comprende un total de 65 aviones. El 15 de diciembre de 2021, los Deudores presentaron una solicitud de orden aprobando procedimientos simplificados para la aceptación de contratos pendientes de ejecución y arrendamientos en curso. En la audiencia del 29 de diciembre de 2021, el Bankruptcy Court concedió la moción de los Deudores.

Además, los Deudores han presentado o presentarán solicitudes para rechazar ciertos arrendamientos de aeronaves y motores.

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court Activo rechazado:

8 de junio de 2020	(i) 1 avión Boeing 767
24 de junio de 2020	(i) 16 aviones de la familia Airbus A320; (ii) 2 aviones Airbus A350; (iii) 4 Boeing 787-9
28 de junio de 2020	(i) 2 motores modelo V2527-A5; (ii) 2 motores modelo CFM56-5B4/3.
29 de julio de 2020	(i) 1 motor modelo CFM56-5B3/3
19 de agosto de 2020	(i) 1 Boeing 767
26 de octubre de 2020	(i) 3 aviones de la familia Airbus A320
28 de octubre de 2020	(i) 1 avión A319
5 de noviembre de 2020	(i) 1 avión de la familia A320
29 de enero de 2021	(i) 2 aviones de la familia A320
23 de abril de 2021	(i) 1 avión Airbus A350-941
14 de mayo de 2021	(i) 6 aviones Airbus A350
17 de junio de 2021	(i) 1 avión Airbus A350-941
24 de junio de 2021	(i) 3 aviones Airbus A350-941
3 de noviembre de 2021	(i) 1 motor Rolls-Royce Trent XWB-84K; y (ii) 1 motor Rolls-Royce International Aero AG V2527M-A5

Al 31 de diciembre de 2021, y como resultado de estos rechazos, las obligaciones con los prestamistas y arrendadores se extinguieron y también la Compañía perdió el control sobre los activos relacionados, lo que originó la baja de los activos y pasivos asociados a estos aviones (ver Nota 17, 19 y 27). Todos los efectos contables fueron registrados durante el ejercicio 2020 y 2021 en el resultado como gastos de actividades de reestructuración.

Los Deudores también han presentado o presentarán solicitudes para celebrar ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves nuevas, incluyendo:

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court: 8 de marzo de 2021	MSN Number /Counterparty Vermillion Aviation (nine) Limited, Aviones MSNs 4860 and 4827
12 de abril de 2021	Wilmington Trust Company, únicamente en su calidad de Fiduciario, Aviones MSNs 6698, 6780, 6797, 6798, 6894, 6895, 6899, 6949, 7005, 7036, 7081
30 de mayo de 2021	UMB Bank N.A., únicamente en su calidad de Fiduciario, Aviones MSNs 38459, 38478, 38479, 38461
31 de Agosto de 2021	(i) Avolon Aerospace Leasing Limited o sus afiliadas, MSNs 38891, 38893, 38895 (ii) Sky Aero Management Ltd.

Además, los Deudores también han presentado o presentarán solicitudes para celebrar ciertos acuerdos de enmienda de arrendamiento de aeronaves que tienen el efecto de, entre otras cosas, reducir las obligaciones de pago de arriendos de los Deudores y extensión del plazo de arrendamiento. Algunas enmiendas también implicaron actualizaciones de los acuerdos de financiación relacionados. Estas enmiendas incluyen:

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court: 31 de diciembre 2020 14 de abril de 2021	Contrato de arrendamiento modificado / Contraparte Vermillion Aviation (two) Limited (1) Bank of Utah (2) AWAS 5234 Trust (3) Sapucaia Leasing Limited, PK Airfinance US, LLC and PK Air 1 LP Aviator IV 3058, Limited
15 de abril 2021 27 de abril 2021 4 de mayo de 2021	Bank of America Leasing Ireland Co., (1) NBB Grosbeak Co., Ltd, NBB Cuckoo Co., Ltd., NBB-6658 Lease Partnership, NBB- 6670 Lease Partnership y NBB Redstart Co. Ltd. (2) Sky High XXIV Leasing Company Limited y Sky Nigh XXV Leasing Company Limited (3) SMBC Aviation Capital Limited
5 de mayo de 2021	(1) JSA International US Holdings LLC y Wells Fargo Trust Company N.A. (2) Orix Aviation Systems Limited
27 de mayo de 2021	(1) Shenton Aircraft Leasing 3 (Ireland) Limited. (2) Chishima Real Estate Company, Limited y PAAL Aquila Company Limited
28 de mayo de 2021	MAF Aviation 1 Designated Activity

30 de mayo de 2021

1 de julio 2021
8 de julio 2021

15 de julio de 2021

20 de julio de 2021

27 de julio de 2021

30 de agosto de 2021

Company
(1) IC Airlease One Limited
(2) UMB Bank, National Association,
Macquarie Aerospace Finance 5125-2 Trust y
Macquarie Aerospace Finance 5178 Limited
(3) Wilmington Trust SP Services (Dublin)
Limited
(4) AerCap Holdings N.V.
(5) Bank of America Leasing Ireland Co.
(6) Castlake L.P.
EX-IM Fleet
Greylag Goose Leasing 38887 Compañía de
actividad designada
(1) ECAF I 40589 DAC
(2) Wells Fargo Company, National
Associates, como Owner Trustee
(3) Orix Aviation Systems Limited
(4) Wells Fargo Trust Company, N.A.
(1) Avolon AOE 62 Limited
(2) Avolon Aerospace (Ireland) AOE 99
Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE
100 Limited, Avolon Aerospace (Ireland)
AOE 101 Limited, Avolon Aerospace
(Ireland) AOE 102 Limited, Avolon
Aerospace (Ireland) AOE 103 Limited,
Avolon Aerospace AOE 130 Limited, Avolon
Aerospace AOE 134 Limited
(1) Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18
Limited
(2) JSA International U.S. Holdings, LLC
(1) Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai y
Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai
(2) Dia Patagonia Ltd. y Dia Iguazu Ltd.
Condor Leasing Co., Ltd., FC Initial Leasing
Ltd., Alma Leasing Co., Ltd., y FI Timothy
Leasing Ltd.
(3) Platero Fleet
(4) SL Alcyone Ltd.
(5) NBB Crow Co., Ltd.
(6) NBB Sao Paulo Lease Co., Ltd., NBB Rio
Janeiro Lease Co., Ltd. y NBB Brasilia Lease
LLC
(7) Gallo Finance Limited
(8) Orix Aviation Systems Limited

Las modificaciones al contrato de arrendamiento se contabilizaron como una modificación de contrato de arrendamiento y el impacto se revela en las notas 17 y 19

Los Deudores también han presentado o presentarán mociones para celebrar ciertos acuerdos de enmienda de arrendamiento de motores que tienen el efecto de, entre otras cosas, reducir las obligaciones de pago de arrendamiento de los Deudores y extender el plazo del arrendamiento, que incluyen:

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court:	Contrato de arrendamiento modificado / Contraparte
7 de septiembre de 2021	General Electric Affiliated Engine Servicers
4 de noviembre de 2021	(1) Engine Lease Finance Corporation (GE 90 Engines)
28 de diciembre de 2021	(1) Engine Lease Finance Corporation (CFM56-5B3/3 Engines)

En relación con varios de estos contratos de arrendamiento y modificación de motores, los Deudores han celebrado o celebrarán estipulaciones de liquidación de reclamaciones por importes adeudados antes de la petición al asumir dichos contratos.

Otras presentaciones claves

El 5 de agosto de 2021, los Deudores presentaron dos mociones que buscan (i) aprobar ciertos acuerdos de reestructuración con Airbus S.A.S. y Banco Santander, S.A. y (ii) asumir determinados contratos de compraventa con Airbus S.A.S. Las órdenes aprobando estas mociones se ingresaron el 27 de agosto de 2021. Además, el 5 de agosto de 2021, los Deudores presentaron una moción solicitando autorización para celebrar una transacción de venta y retro-arrendamiento con Sky Aero Management Ltd., conforme a la cual los Deudores venderán y arrendamiento posterior de determinadas aeronaves adquiridas en los acuerdos de compra de Airbus que se asumieron. Además, el 5 de agosto de 2021, los Deudores presentaron una moción solicitando autorización para comprar ciertas aeronaves de Wacapou Leasing S.A. Las órdenes aprobando ambas mociones se ingresaron el 30 de agosto de 2021.

El 16 de junio de 2021, el Banco del Estado de Chile ("BancoEstado") presentó una moción buscando establecer un cronograma de información y descubrimiento en relación con la moción separada de BancoEstado para consolidar sustancialmente las propiedades de LATAM Airlines Group S.A., LATAM Finance Ltd. y Peuco Finance Ltd (la "Moción de consolidación sustantiva"). BancoEstado presentó la Moción de BancoEstado el 18 de junio de 2021. El 23 de junio de 2021, los Deudores, así como algunas otras partes interesadas, presentaron una objeción a la moción de BancoEstado. BancoEstado presentó una réplica en respuesta a tales objeciones el 19 de julio de 2021. El Bankruptcy Court denegó la moción de Banco Estado de establecer un cronograma de informes y pruebas para el 22 de julio de 2021, pero el Bankruptcy Court indicó que BancoEstado podría volver a presentar su recurso como objeción a la Declaración Informativa.

El 16 de junio de 2021, el Comité de Acreedores presentó dos mociones en busca de legitimación para procesar ciertas reclamaciones en nombre de los Deudores contra Delta Airlines, Inc. (la "Moción Delta") y Qatar Airways O.C.S.C. (la "Moción de Qatar") y, junto con la Moción Delta, (las "Mociones Permanentes"), a las que se opusieron determinadas partes. Las Mociones Permanentes estaban programadas para ser escuchadas en una audiencia el 30 de julio de 2021. El Bankruptcy Court propuso que las partes medien en ciertos asuntos relacionados con las reclamaciones planteadas en las Mociones Permanentes en primera instancia. El Bankruptcy Court

pidió que las partes se coordinen para seleccionar un mediador y establecer un plan propuesto para la mediación. El 31 de agosto de 2021, el Bankruptcy Court emitió una orden en la que se designaba como mediador al Honorable Allan L. Gropper (Ret.), y posteriormente las partes comenzaron a mediar en estos asuntos. El 15 de octubre de 2021, el mediador emitió un aviso dando por terminada la mediación, señalando que la mediación había fallado. El Comité de Acreedores ha pedido al Bankruptcy Court que re programe una audiencia sobre las mociones permanentes en la próxima fecha de audiencia disponible del Bankruptcy Court.

El 10 de septiembre de 2021, los Deudores presentaron una moción para asumir varios acuerdos de aeronaves y para el alivio relacionado en relación con las aeronaves Triton, Centaurus y JOLCO. La moción fue aplazada indefinidamente al 22 de diciembre de 2021.

El 8 de diciembre de 2021, los Deudores presentaron (i) una solicitud para la emisión de una orden que autorice acuerdos de reestructuración a largo plazo con Centaurus/Triton Lessors, SBI Lessors y Pilar II Leasing Limited y apruebe el acuerdo de conciliación relacionado con ciertos demandantes y (ii) una solicitud de emisión de una orden que aprueba la estipulación de transacción con Sajama Investments, Inc. El Comité de Acreedores y BancoEstado objetaron ambas solicitudes, y se programó una audiencia probatoria sobre las solicitudes para el 21 de enero de 2022. El 28 de enero de 2022, el Tribunal de Quiebras rechazó las objeciones y concedió la moción.

Declaraciones y Anexos

Desde el 8 de septiembre de 2020, los Deudores presentaron ante el Bankruptcy Court los anexos y declaraciones de asuntos financieros que establecen, entre otras cosas, los activos y pasivos de los Deudores (las "Declaraciones y Anexos"). Las Declaraciones y Anexos se preparan de acuerdo con los requisitos de la ley de quiebras aplicable y están sujetos a modificaciones adicionales por parte de los deudores. Con fecha 13 de agosto de 2021 y 3 de diciembre de 2021, los Deudores presentaron anexos modificados. La Compañía también está obligada a presentar "Monthly Operating Report" (MOR), para dar cuenta de la recepción, administración y disposición de la propiedad durante la tramitación de los Casos del Capítulo 11

Si bien los Deudores estiman que estos documentos brindan la información requerida bajo el Bankruptcy Code u órdenes de la Bankruptcy Court, la misma no ha sido auditada y es preparada en un formato diferente de los Estados financieros consolidados preparados históricamente por LATAM de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Cierta información contenida en las Declaraciones y Anexos puede prepararse sin consolidar. En consecuencia, los Deudores creen que la sustancia y el formato de estos no permiten una comparación significativa con sus Estados financieros consolidados presentados regularmente. Además, la información presentada ante el Bankruptcy Court no está preparada con el propósito de proporcionar una base para una decisión de inversión relacionada con los valores de los Deudores, o reclamos contra los Deudores, o para comparación con otra información financiera requerida para ser reportada bajo las leyes aplicables a los Deudores.

Transacciones entre empresas relacionadas

Los Deudores están autorizados a continuar realizando ciertas transacciones entre empresas relacionadas posteriores a la petición en el curso normal de los negocios, incluidas las transacciones con empresas relacionadas que no están en el proceso de Capítulo 11, y a cumplir con las obligaciones relacionadas con dichas transacciones; siempre que, los Deudores no realicen ningún

pago en efectivo a causa de las transacciones de pre-petición con relacionadas sin el permiso del Bankruptcy Court, incluidos los reembolsos de los préstamos de pre-petición a subsidiarias a las Sociedades que no están en el proceso de Capítulo 11 en virtud de dichas transacciones. Por precaución, los Deudores también han solicitado y recibido la aprobación de la Bankruptcy Court para aportar capital, capitalizar deuda entre compañías y emitir acciones entre ciertos afiliados deudores.

Financiamiento del deudor en posesión

El 19 de septiembre de 2020, la Bankruptcy Court emitió una orden que autorizó a los Deudores a obtener un "financiamiento del deudor en posesión" post-petición, en forma de préstamos de múltiples giros por un monto de capital total de hasta MMUS\$ 2.450 (Ver Nota 3.1 c)). El 18 de octubre de 2021, el Bankruptcy Court emitió una orden aprobando un tercer tramo de financiamiento garantizado por \$ 750 millones, según lo dispuesto en el Contrato de Crédito DIP. En consecuencia, al 31 de diciembre de 2021 el monto autorizado bajo el financiamiento deudor en posesión asciende a MMUS\$ 3.200.

Establecimiento de la Fecha límite ("Bar Dates")

El 24 de septiembre de 2020, el Bankruptcy Court emitió una Orden de Fecha Límite ("Bar Date Order") que estableció el 18 de diciembre de 2020 como la Fecha Límite General ("General Bar Date") en la cual las personas o entidades que creen tener cualquier reclamo contra cualquier Deudor que surgió antes de la Fecha de Petición, según corresponda a cada Deudor, debían presentar documentación escrita de dichos reclamos, denominadas las Pruebas de Reclamo ("Proof of Claim"). La Fecha Límite General no se aplicó a las entidades gubernamentales, que en su lugar debieron presentar las Pruebas de Reclamo antes del 5 de enero de 2021, la Fecha Límite Gubernamental ("Governmental Bar Date"). Finalmente, como se describe con más detalle en la Orden de Fecha Límite, los reclamos con respecto a contratos rechazados o arrendamientos no vencidos pueden estar sujetos a una Fecha Límite posterior a la Fecha Límite General, la Fecha Límite de Rechazo ("Rejection Bar Date") y, junto con la Fecha Límite general y la Fecha Límite Gubernamental, las "Fechas Límites". Cualquier persona o entidad que no presentó oportunamente su Prueba de Reclamos antes de la Fecha Límite aplicable tendrá prohibido para siempre hacer valer su reclamación y no recibirá ninguna distribución realizada como parte del plan final de reorganización. Fueron enviados avisos de las Fechas Límite, así como instrucciones sobre cómo presentar Pruebas de Reclamos, a todos los acreedores conocidos y se han publicado en varios periódicos de los Estados Unidos y América del Sur.

El 17 de diciembre de 2020, la Corte emitió una orden que establecía como Fecha límite adicional ("Supplemental Bar Date") el 5 de febrero de 2021, para ciertos reclamantes no estadounidenses que no estén sujetos a la Fecha límite general. La Fecha límite adicional se aplica solo a aquellas entidades e individuos específicamente identificados en la orden judicial. Cualquier persona o entidad que no presente oportunamente su Prueba de Reclamo antes de la Fecha límite adicional tendrá prohibido para siempre hacer valer su reclamación y no recibirá ninguna distribución realizada como parte del plan final de reorganización.

Tras el cierre de la Fecha límite general y la Fecha límite suplementaria, los Deudores han continuado el proceso de conciliar aproximadamente 6.400 reclamaciones presentadas, incluidos los relacionados con las obligaciones de la flota de Deudores, y han desarrollado procedimientos para agilizar el proceso de reclamaciones. La Sociedad ya ha presentado objeciones a una serie de

reclamos y prevé continuar haciéndolo en los próximos meses. Aunque se han presentado muchas objeciones de forma general, algunas disputas de reclamaciones probablemente requerirán una adjudicación individualizada por parte de la Bankruptcy Court. Además, el 18 de marzo de 2021, el Bankruptcy Court emitió una orden aprobando procedimientos alternativos de resolución de disputas para resolver ciertas disputas de reclamos fuera del Bankruptcy Court. Al 23 de diciembre de 2021, los Deudores habían objetado aproximadamente 3.400 reclamaciones con un valor total de aproximadamente MMUS\$ 600. Como se señaló anteriormente, los Deudores han celebrado estipulaciones de reclamaciones en relación con sus acuerdos de enmienda de arrendamiento. A medida que los Deudores continúen conciliando las reclamaciones contra los libros y registros de la Compañía, objetarán y disputerán las reclamaciones que determinen que no son válidas o declaradas en la cantidad adecuada y resolverán otras disputas de reclamaciones dentro y fuera del Bankruptcy Court.

Un reclamo se registra como un pasivo cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado, es probable que se requiera una salida de recursos para liquidar la obligación y se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación. Al 31 de diciembre de 2021, aproximadamente 3.568 de los reclamos presentados contra Latam aún se están conciliando, por lo que en este momento los montos de dichos reclamos no se pueden estimar de manera fiable.

2.2. Bases de consolidación

(a) Filiales o subsidiarias

Filiales son todas las entidades (incluidas las entidades de cometido especial) sobre las que la Sociedad tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación, lo que, generalmente, viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si la Sociedad controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente susceptibles de ser ejercidos o convertidos a la fecha de los Estados financieros consolidados. Las filiales se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control a la Sociedad, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo. Los resultados y flujos se incorporan a partir de la fecha de adquisición.

Se eliminan los saldos, las transacciones y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades de la Sociedad. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione evidencia de una pérdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las políticas adoptadas por la Sociedad, se modifican las políticas contables de las filiales.

Para contabilizar y determinar la información financiera a ser revelada cuando se lleva a cabo una combinación de negocios, como lo es la adquisición de una entidad por la Sociedad, se aplica el método de adquisición previsto en NIIF 3: Combinaciones de Negocios.

(b) Transacciones y participaciones minoritarias

El Grupo aplica la política de considerar las transacciones con minoritarios, cuando no corresponden a pérdidas de control, como transacciones patrimoniales sin efecto en resultados.

(c) Venta de subsidiarias

Cuando ocurre la venta de una subsidiaria y no se retiene algún porcentaje de participación sobre ella, la Sociedad da de baja los activos y pasivos de la subsidiaria, las participaciones no controladoras y los otros componentes de patrimonio relacionados con la subsidiaria. Cualquier ganancia o pérdida que resulte de la pérdida de control se reconoce en el Estado de resultados consolidado por función en Otras ganancias (pérdidas).

Si LATAM Airlines Group S.A. y Filiales retienen un porcentaje de participación en la subsidiaria vendida, y no representa control, este es reconocido a su valor razonable en la fecha en que se pierde el control, los montos previamente reconocidos en Otros resultados integrales se contabilizan como si la Sociedad hubiera dispuesto directamente de los activos y pasivos relacionados, lo que puede originar que estos montos sean reclasificados al resultado del ejercicio. El porcentaje retenido valorado a su valor razonable posteriormente se contabiliza por el método de participación.

(d) Coligadas o asociadas

Coligadas o asociadas son todas las entidades sobre las que LATAM Airlines Group S.A. y Filiales ejerce influencia significativa pero no tiene control. Esto, generalmente, surge de una participación entre un 20% y un 50% de los derechos a voto. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el método de participación e inicialmente se reconocen por su costo.

2.3. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda de presentación y moneda funcional

Las partidas incluidas en los Estados financieros de cada una de las entidades de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, que constituye, además, la moneda de presentación de los Estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

(b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el Estado de resultados consolidado por función, dentro de "Diferencias de cambio", o se difieren en Otros resultados integrales cuando califican como cobertura de flujo de caja.

(c) Ajuste por hiperinflación

Con posterioridad al 1 de julio de 2018 la economía de Argentina fue considerada, para efectos de las NIIF, hiperinflacionaria. Los estados financieros de las filiales cuya moneda funcional es el Peso argentino han sido re-expresados.

Las partidas no monetarias del Estado de situación financiera al igual que los resultados, resultados integrales y los flujos de efectivo de las entidades del grupo, cuya moneda funcional corresponde a una economía hiperinflacionaria, se ajustan por inflación y se re-expresan de acuerdo con la variación del índice de precios al consumidor ("IPC"), a cada fecha de presentación de sus Estados financieros. La re-expresión de las partidas no monetarias se realiza desde su fecha de reconocimiento inicial en los Estados de situación financiera y considerando que los Estados financieros son preparados bajo el criterio del costo histórico.

Las pérdidas o ganancias netas originadas por la re-expresión de las partidas no monetarias y de los ingresos y costos, se reconocen en el Estado de resultados consolidados por función dentro de "Resultado por unidades de reajuste".

Las pérdidas y ganancias netas de la re-expresión de los saldos de apertura por la aplicación inicial de la NIC 29 son reconocidas en los resultados acumulados consolidados.

La re-expresión por hiperinflación se registrará hasta el período o ejercicio en el que la economía de la entidad deje de ser considerada como una economía hiperinflacionaria, en ese momento, los ajustes realizados por hiperinflación formarán parte del costo de los activos y pasivos no monetarios.

Los montos comparativos en los Estados financieros consolidados de la Sociedad son presentados en una moneda estable y no se encuentran ajustados por cambios inflacionarios.

(d) Entidades del grupo

Los resultados y la situación financiera de las entidades del Grupo, cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación de los estados financieros consolidados, de LATAM Airlines Group S.A., que no corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria, se convierten a la moneda de presentación como sigue:

(i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;

(ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y

(iii) Todas las diferencias de cambio por conversión resultantes se reconocen en Otros resultados integrales, dentro de "Ganancia (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuesto".

Para aquellas filiales del grupo cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación y, además, corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria; sus resultados, flujo de efectivo y situación financiera re-expresados, se convierten a la moneda de presentación al tipo de cambio de cierre en la fecha de los estados financieros consolidados.

Los tipos de cambio utilizados corresponden a los fijados en el país en el que se encuentra ubicada la filial, cuya moneda funcional es distinta al dólar estadounidense.

Los ajustes a la Plusvalía y al valor justo que surgen en la adquisición de una entidad extranjera, se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre del período o ejercicio informado, re-expresados cuando la moneda funcional de la entidad extranjera corresponde a la de una economía hiperinflacionaria, los ajustes por la re-expresión de la Plusvalía se reconocen en el Patrimonio consolidado.

2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de las Propiedades, plantas y equipos están registrados, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico, re-expresados por inflación cuando corresponda, menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro.

Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de las aeronaves, son activados por la Sociedad bajo Construcciones en curso hasta la recepción de las mismas.

Los costos posteriores (reemplazo de componentes, mejoras, ampliaciones, etc.) se incluyen en el valor del activo inicial o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos de Propiedades, plantas y equipos, vayan a fluir a la Sociedad y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente. El resto de las reparaciones y mantenciones se cargan en el resultado del ejercicio en el que se incurrir.

La depreciación de las Propiedades, plantas y equipos se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Este cargo se reconoce en los rubros de “Costo de venta” y “Gastos de administración”.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Las vidas útiles se detallan en Nota 17 (d).

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

Las pérdidas y ganancias por la venta de las Propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando la contraprestación con el valor en libros y se incluyen en el Estado de resultados consolidado por función.

2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

(a) Slots aeroportuarios y Loyalty program

Los Slots aeroportuarios y el Programa de coalición y fidelización (Loyalty program) corresponden a activos intangibles de vida útil indefinida y son sometidos anualmente a pruebas de deterioro como parte integral de la UGE Transporte Aéreo.

Los Slots aeroportuarios corresponden a una autorización administrativa para la realización de operaciones de llegada y salida de aeronaves, en un aeropuerto específico, dentro de un período de tiempo determinado.

El Loyalty program corresponde al sistema de acumulación y canje de puntos que forma parte TAM Linhas Aereas S.A.

Los Slots aeroportuarios y Loyalty program fueron reconocidos a valor justo bajo NIIF 3, como consecuencia de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales.

(b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 10 años.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

(c) Marcas

Las Marcas fueron adquiridas en la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales y, reconocidas a su valor justo bajo NIIF 3. La Sociedad ha definido una vida útil de cinco años, período en el cual el valor de las marcas será amortizado.

2.6. Plusvalía

La Plusvalía representa el exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la Sociedad en los activos netos identificables de la filial o coligada adquirida en la fecha de adquisición. La plusvalía relacionada con adquisiciones de filiales no se amortiza, pero se somete a pruebas por deterioro de valor en forma anual o en cada oportunidad en que existan indicios de deterioro. Las ganancias y pérdidas por la venta de una entidad incluyen el importe en libros de la plusvalía relacionada con la entidad vendida.

2.7. Costos por intereses

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo apto se capitalizan durante el período de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se reconocen en el estado de resultados consolidado en el momento en que se devengan.

2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor o si existen indicios de deterioro, como parte integral de la UGE Transporte aéreo. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables en buena medida independientes de otros. Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones si existen indicadores de reverso de pérdidas. Las pérdidas por deterioro se reconocen en el estado de resultados consolidados en la línea "Otras ganancias (pérdidas)".

2.9. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: a valor razonable (ya sea a través de otro resultado integral, o a través del estado de resultados), y a costo amortizado. La clasificación depende del modelo de negocio de la entidad para administrar los activos financieros y los términos contractuales de los flujos de efectivo.

El grupo reclasifica inversiones de deuda cuando, y sólo cuando, cambia su modelo de negocio para administrar esos activos.

En el reconocimiento inicial, la Sociedad mide un activo financiero a su valor razonable más, en el caso de un activo financiero clasificado a costo amortizado, los costos de transacción que son directamente atribuibles a la adquisición del activo financiero. Los costos de transacción de los activos financieros contabilizados a valor razonable con cambios en resultados se contabilizan como gastos en el estado de resultados.

(a) Instrumentos de deuda

La medición posterior de los instrumentos de deuda depende del modelo de negocio del grupo para administrar el activo y las características de flujo de efectivo del activo. La Sociedad tiene dos categorías de medición para clasificar sus instrumentos de deuda:

Costo amortizado: los activos que se mantienen para el cobro de flujos de efectivo contractuales donde esos flujos de efectivo representan únicamente pagos de capital e intereses se miden al costo amortizado. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide al costo amortizado y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en resultados cuando el activo se da de baja o se deteriora. Los ingresos por intereses de estos activos financieros se incluyen en los ingresos financieros utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

Valor razonable a través de resultados: los activos que no cumplen con los criterios de costo amortizado o valor razonable con cambios en otros resultados integrales se miden al valor razonable con cambios en resultados. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide a valor razonable con cambios en resultados y no es parte de una relación de cobertura se

reconoce en utilidad o pérdida y se presenta neta en el estado de resultados dentro de otras ganancias / (pérdidas) en el período o ejercicio en que surge.

(b) Instrumentos de patrimonio

Los cambios en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen en "Otras ganancias / (pérdidas)" en el estado de resultados según corresponda.

La Sociedad evalúa con anticipación las pérdidas crediticias esperadas asociadas con sus instrumentos de deuda contabilizados a costo amortizado. La metodología de deterioro aplicada depende de si ha habido un aumento significativo en el riesgo de crédito.

2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Durante el ejercicio 2020 la Sociedad reconoció los derivados de cobertura de acuerdo con la NIC 39. A partir del 1 de enero de 2021, la Sociedad cambió el reconocimiento de estos derivados de acuerdo con la NIIF 9 y continúa reconociendo bajo esta misma norma los derivados que no califiquen como cobertura.

Inicialmente los derivados se reconocen al valor razonable en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor razonable. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo.

La Sociedad designa determinados derivados como:

- (a) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (b) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación económica entre las partidas cubiertas existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Sociedad también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor razonable total de los derivados de cobertura se clasifica como Otros activos o pasivos financieros no corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como Otros activos o pasivos financieros corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es igual o inferior a 12 meses. Los derivados no registrados como de cobertura se clasifican como Otros activos o pasivos financieros.

(a) Cobertura de flujos de efectivo

La parte efectiva de cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en Otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el Estado de resultados

consolidado por función, dentro de “Otras ganancias (pérdidas)”. Los montos acumulados en patrimonio se reclasifican a resultado en los periodos o ejercicio en que la partida protegida impacta resultados.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en el Otros Resultados Integrales, se reclasifican a resultados a la línea de Costo de Ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Las ganancias o pérdidas relacionadas con la parte efectiva del cambio en el valor intrínseco de las opciones se reconocen en la reserva de cobertura de flujo de efectivo dentro del patrimonio. Los cambios en el valor temporal de las opciones que se relacionan con la parte se reconocen dentro de Otros Resultados Integrales Consolidado en los costos de la reserva de cobertura dentro del patrimonio.

Cuando un instrumento de cobertura vence, se vende o deja de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en Otros resultados integrales hasta ese momento, permanece en Otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el Estado de resultados consolidado por función.

Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en Otros Resultados Integrales, se lleva inmediatamente al Estado de resultados consolidado por función dentro de “Otras ganancias (pérdidas)”.

(b) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor razonable de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura, se reconocen inmediatamente en el Estado de resultados consolidado por función, en “Otras ganancias (pérdidas)”.

2.11. Inventarios

Los Inventarios se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor razonable y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa efectiva, menos la provisión por deterioro de acuerdo al modelo de las pérdidas crediticias esperadas. La Sociedad aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que exige que las pérdidas esperadas de por vida se reconozcan a partir del reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar.

En el caso de que la Sociedad transfiera sus derechos de algún activo financiero (generalmente cuentas por cobrar) a un tercero a cambio de un pago en efectivo, la Sociedad evalúa si se han transferido todos los riesgos y beneficios, caso en el que es dado de baja la cuenta por cobrar.

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera se consideran indicadores de un aumento significativo en el riesgo de crédito.

El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el Estado de resultado consolidado por función dentro del "Costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisiones para la cuenta por cobrar.

2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de alta liquidez y bajo riesgo de pérdida de valor.

2.14. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los flujos obtenidos por la colocación de acciones.

2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado.

2.16. Préstamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal.

2.17. Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuesto del ejercicio comprende al impuesto a la renta corriente y los impuestos diferidos.

El cargo por impuesto corriente es calculado sobre la base de las leyes tributarias vigentes a la fecha de cierre del Estado de situación financiera clasificado consolidado, en los países en los que las subsidiarias y asociadas del Grupo operan y generan renta gravable.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal, no se contabiliza. El impuesto diferido se determina usando las tasas de impuesto (y leyes) aprobadas o a punto de aprobarse en la fecha de cierre del Estado de situación financiera clasificado consolidado y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

El impuesto (corriente y diferido) es registrado en el Estado de resultados consolidado por función salvo que se relacione con un ítem reconocido en Otros resultados integrales, directamente en patrimonio o proviene de una combinación de negocios. En ese caso, el impuesto también es contabilizado en Otros resultados integrales, directamente en resultados o con contrapartida en la plusvalía mercantil, respectivamente.

2.18. Beneficios a los empleados

(a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal en base devengada.

(b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados en base a las acciones de la Sociedad, se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2: Pagos basados en acciones; para los planes basados en el otorgamiento de opciones, el efecto del valor razonable es registrado en patrimonio con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que estas alcancen el carácter de irrevocable; para los planes considerados como cash settled award el valor razonable, actualizado a la fecha de cierre de cada período o ejercicio informado, es registrado como un pasivo con cargo a remuneraciones.

(c) Beneficios post empleo y otros beneficios de largo plazo

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en otros resultados integrales.

(d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

(e) Beneficios por terminación

El grupo reconoce los beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas: (a) cuando el Grupo decide terminar la relación contractual; y (b) cuando la entidad reconoce los costos de una reestructuración que está dentro del alcance de la NIC 37 e implica el pago de beneficios por terminación.

2.19. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado;
- (ii) Es probable que vaya a requerir el pago para liquidar la obligación; y
- (iii) Se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación.

2.20. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes

(a) Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce la venta por el servicio de transporte como un Pasivo por ingreso diferido, el cual es reconocido como ingreso cuando el servicio de transporte ha sido prestado o caducado. En el caso de los servicios de transporte aéreo vendidos por la Sociedad y que serán realizados por otras aerolíneas, el pasivo es disminuido cuando los mismos son remitidos a dichas aerolíneas. La Sociedad revisa periódicamente si es necesario realizar algún ajuste al Pasivo por ingreso diferido, relacionados principalmente con devoluciones, cambios, entre otros.

Compensaciones otorgadas a los clientes por cambios en los niveles de servicios o facturación de servicios adicionales como por ejemplo equipaje adicional, cambio de asiento, entre otros, son considerados modificaciones del contrato inicial, por lo tanto, son diferidos hasta la prestación del servicio correspondiente.

(b) Caducidad de pasajes aéreos

La Sociedad estima mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los mismos. Los pasajes aéreos sin cláusula de devolución son caducados en la fecha del vuelo en caso que el pasajero no se presente.

(c) Costos asociados al contrato

Los costos relacionados con la venta de pasajes aéreos son activados y diferidos hasta el momento de la prestación del servicio correspondiente. Estos activos se incluyen en el rubro “Otros activos no financieros corrientes” en el Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado.

(d) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LATAM Pass y LATAM Pass Brasil, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de millas o puntos.

Estos programas otorgan la posibilidad a sus pasajeros frecuentes de acumular millas o puntos LATAMPASS, los cuales entregan el derecho a una selección de premios tanto aéreos como no aéreos. De forma adicional la Sociedad vende las mencionadas millas o puntos LATAMPASS a socios comerciales o financieros a través de alianzas que facultan a dichos socios a otorgar millas o puntos a sus clientes.

Para reflejar las millas o puntos acumulados por cada uno de los clientes se deben distinguir los dos principales orígenes de acreditación del programa: (1) puntos otorgados directamente por LATAM Airlines y (2) millas o puntos otorgados a través de un socio comercial o financiero.

(1) Millas o puntos otorgados directamente por LATAM Airlines.

En este caso las millas o puntos se otorgan a los clientes en el momento en que la compañía realiza el vuelo.

Para valorizar los puntos acreditados directamente por la compañía, se determina el monto cuantitativo que faculta la milla o punto respecto al valor de un ticket aéreo si se pagara en efectivo. Como consecuencia se obtiene un valor de equivalencia entre una milla o punto y un ticket, lo que se denomina Equivalent Ticket Value (ETV). Nuestro ETV estimado es ajustado por las millas o puntos que probablemente nunca sean canjeados.

El saldo de las millas y puntos que están pendientes de canjear forman parte de los Ingresos diferidos.

(2) Millas o puntos otorgados a través de un socio comercial o financiero.

Para valorizar las millas o puntos acreditados a través de los socios comerciales o financieros, se estima el valor por separado de las obligaciones de desempeño de LATAM con el cliente. Para calcular dichas obligaciones de desempeño, se deben considerar diferentes componentes que agregan valor en el contrato comercial, como el marketing, la publicidad y otros beneficios, y finalmente el valor de los puntos otorgados a los clientes en base a nuestro ETV. El valor de cada uno de estos componentes es finalmente alocado en proporción a sus precios relativos. Las obligaciones de desempeño asociadas con la valorización de los puntos o millas acreditados pasa a formar parte de los Ingresos diferidos, y las obligaciones de desempeño asociadas a los otros conceptos son reconocidas en el resultado del ejercicio en la medida que dichas obligaciones se cumplen lo que coinciden con el momento en que las millas o puntos son acreditadas.

Cuando las millas y puntos son canjeados por productos y servicios distintos a los servicios prestados por la Sociedad el ingreso es reconocido inmediatamente, cuando el canje es efectuado por pasajes aéreos de alguna línea aérea de LATAM Airlines Group S.A. y filiales, el ingreso es diferido hasta la prestación del servicio de transporte.

Las millas y puntos que la Sociedad estima no serán canjeadas se reconocen en los resultados en función del patrón de consumo de las millas o puntos efectivamente canjeados por los clientes. La Sociedad utiliza modelos estadísticos para estimar la probabilidad de canje la cual se basa en patrones históricos y proyecciones.

(e) Ingresos por dividendos

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

2.21. Arrendamientos

La Sociedad reconoce los contratos que cumplen con la definición de arrendamiento, como un activo de derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo subyacente se encuentre disponible para su uso.

Los activos por derecho de uso se miden a su costo incluyendo lo siguiente:

- El importe de la medición inicial del pasivo por arrendamiento;
- Pagos de arrendamientos anticipados;
- Costos directos iniciales, y
- Los costos de restauración.

Los activos por derecho de uso son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en "Propiedades, plantas y equipos".

Los pasivos por arrendamiento incluyen el valor presente neto de los siguientes pagos:

- Pagos fijos en esencia
- Pagos de arrendamiento variable basados en un índice o una tasa;
- Precio de ejercicio de las opciones de compra, cuyo ejercicio sea razonablemente seguro.

La Sociedad determina el valor presente de los pagos de arrendamiento utilizando la tasa implícita en los contratos de arrendamiento de aeronaves y para el resto de los activos subyacente, utiliza la tasa de interés incremental.

Los pasivos por arrendamiento son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en "Otros pasivos financieros, corriente o no corriente".

Los intereses devengados por los pasivos financieros son reconocidos en el Estado resultado consolidado por función en "Costos financieros".

La cuota de capital y los intereses pagados son reconocidos en el Estado de flujos de efectivo consolidado como "Pagos de pasivos por arrendamientos" e "Intereses pagados" en el Flujo de actividades de financiación.

Los pagos asociados a los arrendamientos de corto plazo sin opciones de compra y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen en forma lineal en el Estado de resultados consolidado por función, al momento de su devengo. Estos pagos se presentan en el Flujo de actividades de la operación.

La Sociedad analiza los acuerdos de financiamiento de aeronaves revisando principalmente características tales como:

- a) que la Sociedad inicialmente adquirió la aeronave o tomó una parte importante en el proceso de adquisición directo con los fabricantes,
- b) debido a las condiciones contractuales, es prácticamente cierto la sociedad ejecutará la opción de compra de la aeronave al final del plazo de arrendamiento.

Dado que estos acuerdos de financiamiento son “sustancialmente compras” y no arrendamientos, el pasivo relacionado se considera como una deuda financiera clasificada según la NIIF 9 y presentada dentro los "Otros pasivos financieros" (descrito en nota 19). Por otra parte, las aeronaves se presentan en Propiedad, Plantas y Equipos, como se describe en la Nota 17, como "aeronaves propias".

El Grupo califica como transacciones de venta y arrendamiento, operaciones que conducen a una venta según la NIIF 15. Más específicamente, una venta se considera como tal si no hay una opción de compra de los bienes al final del plazo del arrendamiento.

Si la venta por el vendedor-arrendatario se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se da de baja el activo subyacente, y se reconoce un activo por derecho de uso igual a la porción retenida proporcionalmente del importe del activo.

Si la venta por el vendedor-arrendatario no se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se mantienen los bienes transferidos en los estados financieros y se reconoce un pasivo financiero igual al precio de venta (recibido del comprador-arrendador).

La Sociedad ha aplicado la solución práctica permitida por la NIIF 16 para aquellos contratos que cumplen los requisitos establecidos y que permite que un arrendatario puede elegir no evaluar si las concesiones que obtiene derivadas del COVID-19 son una modificación del arrendamiento.

2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los Activos no corrientes o grupos de enajenación clasificados como activos mantenidos para la venta, se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta.

2.23. Mantenimiento

Los costos incurridos en el mantenimiento mayor programado de fuselaje y motores de aeronaves, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención. La tasa de depreciación es determinada sobre bases técnicas, de acuerdo a la utilización de las aeronaves expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

En el caso de las aeronaves incluidas en Propiedades, plantas y equipos, estos costos de mantenimiento son capitalizados como Propiedades, plantas y equipos, mientras que en el caso de aeronaves incluidas como Activos por derecho de uso, se reconoce un pasivo que se devenga en función de la utilización de los principales componentes, ya que existe la obligación contractual con el arrendador de devolver la aeronave en condiciones acordadas de niveles de mantenimiento. Estos costos son reconocidos en el “Costo de ventas”.

Adicionalmente, algunos contratos que cumplen con la definición de arrendamiento establecen la obligación del arrendatario de realizar depósitos al arrendador a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento y condiciones de devolución. Estos depósitos, frecuentemente llamados reservas de mantenimiento, se acumulan hasta que se efectúe un mantenimiento mayor, una vez realizado, se solicita su recupero al arrendador. Al final del periodo del contrato, se realiza un balance entre las reservas pagadas y las condiciones acordadas de niveles de mantenimiento en la entrega, compensándose las partes si corresponde.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

2.24. Medioambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurren.

NOTA 3 - GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

3.1. Factores de riesgo financiero

La Sociedad está expuesta a los siguientes riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión de riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio (FX) y (iii) riesgo de tasa de interés.

La Sociedad ha desarrollado políticas y procedimientos para gestionar el riesgo de mercado, que tienen como objetivo identificar, cuantificar, monitorear y mitigar los efectos adversos de los cambios en los factores de mercado antes mencionados.

Para lo anterior, la Administración monitorea la evolución de los niveles de precios del combustible, tipos de cambio y tasas de interés, cuantifica las exposiciones y su riesgo, y desarrolla y ejecuta estrategias de cobertura.

(i) Riesgo de precio del combustible

Exposición:

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Mitigación:

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los que tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Resultados Cobertura Fuel:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 10,1 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio. Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 14,3 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2021, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 17,6 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2020, este valor de mercado era de US\$ 1,3 millones (positivo).

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos periodos:

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).

Posiciones al 31 de diciembre de 2020 (*)	Vencimientos				
	Q121	Q221	Q321	Q421	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	3%	3%	3%	3%	3%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Sensibilización:

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, afecta negativamente, en algunos casos, a las posiciones de derivados contratadas. Por lo mismo, la política es mantener un porcentaje libre de coberturas de forma de ser competitivos en caso de una caída en los precios.

Las posiciones de cobertura vigentes son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad.

En las siguientes tablas se muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia del subyacente al cierre de diciembre del año 2021 y al cierre de diciembre del año 2020. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del cuarto trimestre del año 2022.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2021 efectos en patrimonio (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2020 efectos en patrimonio (MMUS\$)
+5	+2,7	+0,6
-5	-3,3	-0,6

Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2021, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de MMUS\$ 79,2 de menor costo de combustible. Para igual 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 MMUS\$ 80,8 de mayor costo de combustible.

(ii) Riesgo de tipo de cambio:

Exposición:

La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio transaccional y de conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

Una de las mayores exposiciones operacionales al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

En menor concentración, la Sociedad también se encuentra expuesta a la fluctuación de otras monedas, tales como: euro, libra esterlina, dólar australiano, peso colombiano, peso chileno, peso argentino, guaraní paraguayo, peso mexicano, nuevo sol peruano y dólar neozelandés.

Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Resultado Cobertura FX:

Con el objetivo de reducir la exposición al riesgo de tipo de cambio en los flujos de caja operacionales del año 2021, y asegurar el margen operacional, LATAM realiza coberturas mediante derivados FX.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes. Al cierre de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no reconoció ganancias por concepto de cobertura FX neto de primas. Durante igual periodo 2020, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$ 3,2 por concepto de cobertura FX neto de primas.

Al 31 de diciembre de 2021 la Sociedad no mantiene derivados de FX que no estén bajo contabilidad de cobertura. Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados de FX no registrados bajo contabilidad de cobertura.

Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$, afecta negativamente a los flujos operacionales de la Sociedad, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.

Los derivados FX son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el tipo de cambio tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantiene derivados swaps de monedas. Al cierre de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados swaps de monedas.

En el caso de TAM S.A., cuya moneda funcional es el real brasileño, gran parte de sus pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Por lo tanto, al convertir activos y pasivos financieros, de dólar a reales, tienen un impacto en el resultado de TAM S.A., que es consolidada en el Estado de Resultados de la Sociedad.

Con el objetivo de reducir el impacto en el resultado de la Sociedad causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, la Sociedad ha ejecutado operaciones internas para disminuir la exposición neta en US\$ para TAM S.A.

La siguiente tabla muestra la variación de los resultados financieros al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) De R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2021 (MMU\$)	Efecto al 31 de diciembre de 2020 (MMU\$)
-10%	+51,9	+18,9
+10%	-51,9	-18,0

Efectos de derivados de tipo de cambio en los Estados Financieros

Ganancias o pérdidas a causas de cambios en el valor justo de los instrumentos de cobertura son segregados entre valor intrínseco y valor temporal. El valor intrínseco corresponde al porcentaje efectivo del flujo de caja cubierto, inicialmente es registrado en el patrimonio y más tarde transferido a los ingresos, al mismo tiempo que la transacción de cobertura es registrada en los ingresos. El valor temporal corresponde a la porción inefectiva de la cobertura de flujo de caja y es contabilizada en los resultados financieros de la Sociedad (Nota 19).

Debido a que la moneda funcional de TAM S.A. y Filiales es el real brasileño, la Sociedad presenta efectos por la variación del tipo de cambio en los Otros resultados integrales al convertir el Estado de situación financiera y el Estado de resultados de TAM S.A. y Filiales desde su moneda funcional al dólar estadounidense, siendo esta última la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

La siguiente tabla muestra la variación en los Otros resultados integrales reconocidos en el Patrimonio Total al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2021 MMU\$	Efecto al 31 de diciembre de 2020 MMU\$
-10%	+96,66	+191,53
+10%	-79,09	-156,71

(iii) Riesgo de tasa de interés:

Exposición:

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR") y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños ("CDI"). Debido a que cesará la publicación de LIBOR para junio del año 2023, la sociedad ha comenzado a migrar a la adopción de SOFR como tasa alternativa, la cual se materializará con el cese de la LIBOR.

Mitigación:

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Actualmente un 40% (42% al 31 de diciembre 2020) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés. La mayor parte de dicha deuda está indexada a tasa de referencia en base a LIBOR.

Para mitigar el efecto de aquellos derivados que se verán afectados por la transición de LIBOR a SOFR, la Sociedad está evaluando la adhesión al protocolo ISDA en el caso de los derivados y está siguiendo las recomendaciones de las autoridades relevantes, incluyendo la Alternative Reference Rates Committee ("ARRC") en el caso de la deuda, en línea con las medidas generalmente adoptadas por el mercado para el reemplazo de la LIBOR en contratos de deuda.

Resultado Cobertura Tasas:

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Al cierre de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes.

Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado a cada fecha.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2021 efecto en resultados antes de impuestos (MMU\$)	Posición al 31 de diciembre de 2020 efecto en resultados antes de impuestos (MMU\$)
+100 puntos base	-46,31	-42,11
-100 puntos base	+46,31	+42,11

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Los cálculos anteriores se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros del libor tres meses, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

La hipótesis del cálculo de sensibilidad, debe asumir que las curvas forward de tasas de interés no necesariamente reflejarán el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de tasas de interés es dinámica en el tiempo.

El 5 de marzo de 2021 la ICE Benchmark Administration (“IBA”) anunció que, como resultado de poco acceso a la información necesaria para el cálculo de las tasas, va a cesar la publicación de las tasas USD de plazos 1-semana, 2-meses el 31 de diciembre de 2021 y el resto de los plazos el 30 de junio de 2023. Aunque la adopción de tasas alternativas es voluntaria, la inminente interrupción de LIBOR hace que sea esencial que los participantes del mercado consideren pasar a tasas alternativas como SOFR y que tengan un lenguaje alternativo apropiado en los contratos existentes que hagan referencia a la cesación de LIBOR. Al respecto, la Sociedad identifica que sus contratos de derivados y de deuda podrán verse afectados por el cambio de la tasa relevante. Para mitigar el efecto, la Sociedad está evaluando la adhesión al protocolo ISDA en el caso de los derivados y está siguiendo las recomendaciones de las autoridades relevantes, incluyendo la Alternative Reference Rates Committee (“ARRC”) en el caso de la deuda, en línea con las medidas generalmente adoptadas por el mercado para el reemplazo de la LIBOR en contratos de deuda. En el caso de los derivados, LATAM no mantiene contratos vigentes indexados a tasa LIBOR.

(b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando en una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos). La cartera de clientes al 31 de diciembre de 2021 aumento al comparar con el saldo al 31 de diciembre de 2020 en un 48%, debido principalmente a un aumento en las operaciones de transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) que aumentó un 124% en sus ventas, afectando principalmente las formas de pagos tarjeta crédito 68%, y venta cash 32%. En relación al negocio de carga también presentó un aumento en sus operaciones de un 23% respecto a diciembre de 2020. Para el caso de los clientes que quedaron con deuda y que la administración consideraba riesgosa, se tomaron las medidas correspondientes para considerar su pérdida crediticia esperada. La provisión al cierre de diciembre 2021 tuvo una baja de un 34% respecto al cierre de diciembre 2020, producto de la disminución de la cartera por recuperaciones y por la aplicación de castigos en el periodo.

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad tiene implementado límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente para la red LATAM, cuando se ha considerado necesario, se ha procedido con el bloqueo de agencias para negocios de carga y pasajero.

(i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

Adicionalmente, la sección 345(b) del Capítulo 11 del Código de Bancarrota de los Estados Unidos impone restricciones sobre, entre otras cosas, las instituciones en las cuales los Deudores pueden mantener el efectivo. En particular, establece que el efectivo debe ser mantenido en lo que se denominan Bancos Depositarios Autorizados, los cuales son instituciones bancarias en Estados Unidos que son aceptadas por el Programa US Trustee del Departamento de Justicia. Dichos Bancos Depositarios Autorizados han típicamente acordado con el Programa US Trustee mantener colateral por al menos el 115% de los fondos totales en depósito (en exceso del límite del seguro federal de depósitos FDIC) mediante (i) bonos de garantía o (ii) bonos del Tesoro de Estados Unidos. Consecuentemente, en cumplimiento con la Sección 345(b), e implementado mediante un acuerdo con la Oficina del US Trustee, al cierre del ejercicio la Compañía mantenía la mayor parte de su efectivo y equivalentes en Bancos en los Estados Unidos que son depositarios autorizados por la Oficina del US Trustee del Distrito Sur de Nueva York. Por otra parte, el préstamo DIP contiene ciertas restricciones sobre nuevas inversiones de los Deudores durante la vigencia del préstamo.

(ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias

Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado a cada fecha.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2021 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2020 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)
+100 puntos base	-46,31	-42,11
-100 puntos base	+46,31	+42,11

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Los cálculos anteriores se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros del libor tres meses, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

La hipótesis del cálculo de sensibilidad, debe asumir que las curvas forward de tasas de interés no necesariamente reflejarán el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de tasas de interés es dinámica en el tiempo.

El 5 de marzo de 2021 la ICE Benchmark Administration (“IBA”) anunció que, como resultado de poco acceso a la información necesaria para el cálculo de las tasas, va a cesar la publicación de las tasas USD de plazos 1-semana, 2-meses el 31 de diciembre de 2021 y el resto de los plazos el 30 de junio de 2023. Aunque la adopción de tasas alternativas es voluntaria, la inminente interrupción de LIBOR hace que sea esencial que los participantes del mercado consideren pasar a tasas alternativas como SOFR y que tengan un lenguaje alternativo apropiado en los contratos existentes que hagan referencia a la cesación de LIBOR. Al respecto, la Sociedad identifica que sus contratos de derivados y de deuda podrán verse afectados por el cambio de la tasa relevante. Para mitigar el efecto, la Sociedad está evaluando la adhesión al protocolo ISDA en el caso de los derivados y está siguiendo las recomendaciones de las autoridades relevantes, incluyendo la Alternative Reference Rates Committee ("ARRC") en el caso de la deuda, en línea con las medidas generalmente adoptadas por el mercado para el reemplazo de la LIBOR en contratos de deuda. En el caso de los derivados, LATAM no mantiene contratos vigentes indexados a tasa LIBOR.

(b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando en una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos). La cartera de clientes al 31 de diciembre de 2021 aumento al comparar con el saldo al 31 de diciembre de 2020 en un 48%, debido principalmente a un aumento en las operaciones de transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) que aumentó un 124% en sus ventas, afectando principalmente las formas de pagos tarjeta crédito 68%, y venta cash 32%. En relación al negocio de carga también presentó un aumento en sus operaciones de un 23% respecto a diciembre de 2020. Para el caso de los clientes que quedaron con deuda y que la administración consideraba riesgosa, se tomaron las medidas correspondientes para considerar su pérdida crediticia esperada. La provisión al cierre de diciembre 2021 tuvo una baja de un 34% respecto al cierre de diciembre 2020, producto de la disminución de la cartera por recuperaciones y por la aplicación de castigos en el periodo.

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad tiene implementado límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente para la red LATAM, cuando se ha considerado necesario, se ha procedido con el bloqueo de agencias para negocios de carga y pasajero.

(i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

Adicionalmente, la sección 345(b) del Capítulo 11 del Código de Bancarrota de los Estados Unidos impone restricciones sobre, entre otras cosas, las instituciones en las cuales los Deudores pueden mantener el efectivo. En particular, establece que el efectivo debe ser mantenido en lo que se denominan Bancos Depositarios Autorizados, los cuales son instituciones bancarias en Estados Unidos que son aceptadas por el Programa US Trustee del Departamento de Justicia. Dichos Bancos Depositarios Autorizados han típicamente acordado con el Programa US Trustee mantener colateral por al menos el 115% de los fondos totales en depósito (en exceso del límite del seguro federal de depósitos FDIC) mediante (i) bonos de garantía o (ii) bonos del Tesoro de Estados Unidos. Consecuentemente, en cumplimiento con la Sección 345(b), e implementado mediante un acuerdo con la Oficina del US Trustee, al cierre del ejercicio la Compañía mantenía la mayor parte de su efectivo y equivalentes en Bancos en los Estados Unidos que son depositarios autorizados por la Oficina del US Trustee del Distrito Sur de Nueva York. Por otra parte, el préstamo DIP contiene ciertas restricciones sobre nuevas inversiones de los Deudores durante la vigencia del préstamo.

(ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias

de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

Según algunos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito que tiene la Compañía, las instituciones financieras, en ciertas circunstancias, tienen el derecho de exigir que la Compañía mantenga una reserva equivalente a una parte de las ventas anticipadas de boletos que hayan sido procesadas por esa institución financiera, para las cuales la Compañía aun no haya proporcionado el servicio de transporte aéreo. Además, las instituciones financieras tienen el derecho de requerir reservas de colateral adicional o retener pagos relacionados a cuentas por cobrar si perciben un riesgo aumentado relacionado a los covenants de liquidez de los acuerdos mencionados o si se entra en balances negativos.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Business Sales Processing (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías.

Actualmente la facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con las agencias de viaje y agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales de TAM Linhas Aéreas S.A. con las agencias de viajes). La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

(c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos suficientes para pagar sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión, junto con la necesidad de financiamiento, la Sociedad requiere de fondos líquidos, definido como Efectivo y equivalentes al efectivo más otros activos financieros de corto plazo, para cumplir con el pago de sus obligaciones. El 26 de mayo de 2020, la Sociedad y sus filiales en Chile, Perú, Colombia,

Ecuador y los Estados Unidos iniciaron un proceso voluntario de reorganización y reestructuración de su deuda bajo la protección del Capítulo 11 de los Estados Unidos, a la que posteriormente el 9 de julio se sumó la filial de Brasil y sus subsidiarias, con el fin de preservar la liquidez del grupo. A la luz del impacto sin precedentes que ha generado el COVID-19 en la industria mundial de aviación, este proceso de reorganización le proporciona a LATAM una oportunidad para trabajar con los acreedores del grupo, y otras partes interesadas, para reducir su deuda y obtener nuevas fuentes de financiamiento, dándole las herramientas para transformar al grupo acorde a esta nueva realidad

El saldo de fondos líquidos, la generación de caja futura y la capacidad de obtención de financiamiento, entrega a la Sociedad alternativas para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

Al 31 de diciembre de 2021, el saldo de fondos líquidos es de MMUS\$ 1.047 (MMUS\$ 1.696 al 31 de diciembre 2020), que están invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Al 31 de diciembre de 2021, LATAM mantiene una línea rotativa comprometida (Revolving Credit Facility) por un monto total de MMUS\$ 600, la cual se encuentra completamente utilizada. Esta línea está garantizada por y sujeta a disponibilidad de colateral (i.e., aviones, motores y repuestos).

Finalmente, durante el cuarto trimestre del año 2021, la compañía ha reducido en aproximadamente MMUS\$ 146 las inversiones presupuestadas, relacionadas principalmente a mantenimiento, dada la menor operación, compra de motores, inversiones en cabinas y otros proyectos. Además, LATAM no ha recibido aeronaves que estaban comprometidas a recibir en 2021, las que a inicios de año alcanzaban MMUS\$ 773.

Después de la adherencia al Capítulo 11, la compañía recibió del Bankruptcy Court autorización de financiamiento para deudores en posesión (DIP) por hasta MMUS\$ 3.200 dividido en tres tramos denominados Tramo A, Tramo B y Tramo C, respectivamente. Inicialmente, fueron comprometidos los Tramos A y C por un total de US\$ 2.450 millones. A la fecha, estos tres tramos se encuentran íntegramente comprometidos después de que el 18 de octubre se aprobara una propuesta para otorgar financiamiento bajo el Tramo B del DIP por un total de US\$750 millones, permitiendo así a LATAM acceder a menores costos financieros en los próximos desembolsos del financiamiento DIP.

1) Un Tramo A por un monto de capital de hasta MMUS\$ 1.300, de los cuales (i) MMUS\$ 1.125 fueron proporcionados por Oaktree Capital Management, L.P. o ciertas entidades relacionadas a la misma; y (ii) MMUS\$175 fueron proporcionados por Knighthead, Jefferies y/u otras entidades que formen parte del sindicato de acreedores organizado por Jefferies;

2) Un Tramo B por un monto de capital de hasta US\$ 750 millones que fueron proporcionados por un grupo de financistas conformado por Oaktree Capital Management, L.P. y por Apollo Management Holdings, L.P. y determinados fondos, cuentas y entidades asesoradas por los mismos; y;

3) Un Tramo C por un monto de capital de hasta US\$ 1.150 millones, de los cuales (i) US\$ 750 millones fueron aportados por ciertos accionistas de LATAM integrado por Grupo Cueto, Grupo Eblen y Qatar Airways, o determinadas entidades relacionadas; (ii) US\$ 250 millones fueron aportados por Knighthead, Jefferies y / u otras entidades que forman parte del sindicato de

acreedores organizado por Jefferies; y (iii) US\$ 150 millones comprometidos por ciertos accionistas adicionales a través de un fondo de inversión público administrado por Toesca S.A. Administradora General de Fondos. Esto último, mediante la suscripción con fecha el 6 de noviembre de 2020 de un “joinder” o suplemento al “DIP Agreement”.

En consideración a la extensión de las restricciones sanitarias y de movilidad impuesta por las autoridades en los países donde el grupo opera, así como del análisis de la proyección de liquidez de la Compañía, a partir del 8 de octubre de 2020, se han efectuado cuatro desembolsos bajo el Contrato de Crédito DIP. De conformidad con los términos del “DIP Agreement”, los Deudores deberán mantener una liquidez consolidada de al menos US\$ 400 millones, considerando la línea no girada del DIP, y cumplir ciertos hitos con respecto al Procedimiento Capítulo 11.

El detalle de los montos por Tramo se resume en la tabla a continuación:

Tramo	Al 31 de diciembre 2021			Al 31 de diciembre 2020		
	Línea comprometida	Monto Girado	Monto Disponible	Línea comprometida	Girado	Disponible
	MMUS\$	MMUS\$	MMUS\$	MMUS\$	MMUS\$	MMUS\$
Tramo A	1.300	876	424	1.300	650	650
Tramo B	750	300	450	-	-	-
Tramo C	1.150	774	376	1.150	500	650
Total	3.200	1.950	1.250	2.450	1.150	1.300

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		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 COMPANY	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	EXIMBANK	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	NATEXIS	Francia	US\$	5.929	34.328	59.574	59.930	130.131	289.892	261.458	Trimestral	2,09	2,09
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	18.158	72.424	133.592	6.573	-	230.747	219.667	Trimestral	4,03	2,84
0-E	PK ARFINANCE	EE.UU.	US\$	853	5.763	10.913	-	-	17.529	16.851	Trimestral	1,88	1,88
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US\$	2.758	11.040	61.167	249.466	269.087	593.518	533.127	Trimestral	2,88	2,03
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			

(*) Notar que los pasivos reflejan sus obligaciones contractuales vigentes al 31 de diciembre de 2021
(**) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021
Nombre empresa deudora: TAMS.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90	90 días	uno a	tres a	cinco				Tasa efectiva	Tasa nominal
				días	a un año	tres años	cinco años	años					
				MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$		%	%
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			

(*) Notar que los pasivos reflejan sus obligaciones contractuales vigentes al 31 de diciembre de 2021

(**) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 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	Tasa efectiva	Anual 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\$	665.645	165.085	-	-	-	830.730	830.730	-	-	-
			CLP	214.224	4.912	-	-	-	219.136	219.136	-	-	-
			BRL	365.486	5.258	-	-	-	370.744	370.744	-	-	-
			Otras monedas	542.304	3.719	-	-	-	546.023	546.023	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes y no corrientes													
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Argentina	US\$	-	5	-	-	-	5	5	-	-	-
Extranjera	Delta Airlines	EE.UU.	US\$	-	2.268	-	-	-	2.268	2.268	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	US\$	-	7	-	-	-	7	7	-	-	-
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A.	Chile	US\$	-	175.819	-	-	-	175.819	175.819	-	-	-
Extranjera	QA Investments Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	219.774	-	-	-	219.774	219.774	-	-	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	219.774	-	-	-	219.774	219.774	-	-	-
Extranjera	Lozuy S.A.	Uruguay	US\$	-	43.955	-	-	-	43.955	43.955	-	-	-
Total				2.494.049	1.323.072	790.732	835.284	787.495	6.230.632	5.588.872			
Total consolidado				4.271.005	3.773.632	2.318.762	2.195.767	1.857.319	14.416.485	12.701.008			

(*) Las Cuentas por pagar comerciales incluyen reclamos producto de la negociación por Capítulo 11 y están sujetos a ser liquidados de acuerdo al plan de reorganización.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2020
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		MUS\$	MUS\$
Préstamos a exportadores													
97.018.000-1	SCOTIABANK	Chile	US\$	76.929	-	-	-	-	76.929	74.000	Al Vencimiento	3,08	3,08
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	US\$	41.543	-	-	-	-	41.543	40.000	Al Vencimiento	3,49	3,49
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.685	-	-	-	-	20.685	20.000	Al Vencimiento	4,20	4,20
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.545	-	-	-	-	12.545	12.000	Al Vencimiento	4,15	4,15
Préstamos bancarios													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	11.631	-	-	-	-	11.631	11.255	Trimestral	3,35	3,35
97.036.000-K	SANTANDER	España	US\$	3.323	2.678	139.459	-	-	145.460	139.459	Trimestral	2,80	2,80
76.362.099-9	BTG	Chile	UF	2.104	68.920	-	-	-	71.024	67.868	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el Público													
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	UF	23.210	26.857	217.555	35.041	429.101	731.764	560.113	Al vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	80.063	76.125	208.250	836.063	828.000	2.028.501	1.500.000	Al vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	50.500	40.889	104.166	107.342	219.666	522.563	474.273	Trimestral/Semestral	2,95	2,95
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	47.918	37.509	84.048	84.487	35.712	289.674	271.129	Trimestral	3,11	3,11
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	11.502	9.425	21.042	-	-	41.969	37.870	Semestral	6,21	6,21
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	37.114	28.497	77.881	80.678	194.901	419.071	382.413	Trimestral	2,88	2,88
0-E	SMBC	EE.UU.	US\$	131.345	-	-	-	-	131.345	130.000	Al Vencimiento	1,73	1,73
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.347	275.773	-	-	-	277.120	273.199	Al vencimiento	1,92	1,92
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	87.611	74.852	119.460	19.950	-	301.873	291.519	Trimestral	2,67	2,67
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	3.405	10.404	603.443	-	-	617.252	600.000	Al vencimiento	2,27	2,27
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	-	952.990	-	-	952.990	793.003	Al vencimiento	18,95	12,26
Arrendamiento Financiero													
0-E	ING	EE.UU.	US\$	5.965	-	-	-	-	5.965	5.965	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	13.889	2.057	2.062	-	-	18.008	17.961	Trimestral	1,99	1,54
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	79.117	61.983	118.372	46.115	19.118	324.705	312.792	Trimestral	2,58	1,77
0-E	PEFCO	EE.UU.	US\$	1.926	-	-	-	-	1.926	1.926	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	14.851	2.343	793	-	-	17.987	17.951	Trimestral	1,81	1,41
0-E	WELLS FARGO	EE.UU.	US\$	114.952	104.946	237.945	99.232	-	557.075	541.406	Trimestral	2,43	1,74
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	21.551	17.851	26.308	-	-	65.710	65.247	Trimestral	1,30	0,76
0-E	RRPF ENGINE LEASING	Inglaterra	US\$	4.093	3.382	8.826	4.870	-	21.171	18.489	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	EE.UU.	US\$	4.589	4.763	12.977	755	-	23.084	22.730	Trimestral	1,61	1,01
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	11.620	9.647	26.261	770	-	48.298	47.609	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	60.527	54.611	144.670	86.076	-	345.884	327.419	Trimestral	4,00	2,82
0-E	P K AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	4.624	12.202	3.153	-	-	19.979	19.522	Mensual	1,98	1,98
TOTAL				980.479	925.714	3.109.661	1.401.379	1.726.498	8.143.731	7.077.118			

(*) Notar que los pasivos reflejan sus obligaciones contractuales vigentes al 31 de diciembre de 2020



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2020
Nombre empresa deudora: TAMS A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos bancarios													
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	452	497	61	-	-	1.010	943	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	91.672	-	-	-	-	91.672	80.175	Mensual	4,34	4,34
0-E	BANCO DO BRASIL	Brasil	BRL	208.987	-	-	-	-	208.987	199.557	Mensual	3,95	3,95
Arrendamiento Financiero													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	31.482	9.276	42.383	-	-	83.141	81.260	Trimestral/Semestral	4,09	4,09
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	2.460	2.442	25	-	-	4.927	4.759	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	134.919	-	-	-	-	134.919	144.120	Trimestral	3,07	3,01
0-E	GA TELESIS LLC	EE.UU.	US\$	758	1.753	4.675	4.675	7.969	19.830	12.261	Mensual	14,72	14,72
TOTAL				470.730	13.968	47.144	4.675	7.969	544.486	523.075			

(*) Notar que los pasivos reflejan sus obligaciones contractuales vigentes al 31 de diciembre de 2020



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2020
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 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	Annual Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	226.510	679.529	877.438	812.821	889.072	3.485.370	3.026.573	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	3.403	9.953	6.706	18.271	6.349	44.682	46.520	-	-	-
			UF	2.103	5.836	1.072	1.973	2.485	13.469	11.401	-	-	-
			COP	22	7	14	-	-	43	48	-	-	-
			EUR	156	443	188	-	-	787	772	-	-	-
			PEN	29	15	49	-	-	93	137	-	-	-
			BRL	1.002	3.891	14.414	-	-	19.307	35.555	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	330.172	47.781	-	-	-	377.953	377.953	-	-	-
			CLP	230.997	119.337	-	-	-	350.334	350.334	-	-	-
			BRL	359.350	5.859	-	-	-	365.209	365.209	-	-	-
			Otras monedas	598.619	65.684	-	-	-	664.303	664.303	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes y no corrientes													
Extranjera	Delta Airlines	EE.UU.	US\$	805	-	-	-	-	805	805	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	CLP	7	-	-	-	-	7	7	-	-	-
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Chile	CLP	-	-	105.713	-	-	105.713	105.713	-	-	-
Extranjera	QA Investments Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-	-	132.141	132.141	-	-	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-	-	132.141	132.141	-	-	-
Extranjera	Lozuy S.A.	Uruguay	US\$	-	-	26.428	-	-	26.428	26.428	-	-	-
Total				1.753.175	938.335	1.296.304	833.065	897.906	5.718.785	5.276.040			
Total consolidado				3.204.384	1.878.017	4.453.109	2.239.119	2.632.373	14.407.002	12.876.233			



La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible, tasas de interés y tipo de cambio, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras.

Al cierre del año 2020, la Sociedad mantenía garantías por MMUS\$ 3 correspondiente a transacciones de derivados. Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantiene garantías por MMUS\$ 5,5 correspondiente a transacciones de derivados. El aumento se debió a: i) mayor suscripción de contratos de cobertura que vencimiento de los mismos y ii) los cambios en los precios del combustible, cambios en los tipos de cambio y en las tasas de interés.

3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital son: (i) cumplir con las exigencias de patrimonio mínimo y (ii) mantener una estructura de capital óptima.

La Sociedad monitorea las obligaciones contractuales y las exigencias regulatorias en los diferentes países donde las empresas del grupo están domiciliadas para asegurar el fiel cumplimiento de exigencia de patrimonio mínimo, cuyo límite más restrictivo es mantener un patrimonio líquido positivo.

Adicionalmente, la Sociedad monitorea periódicamente las proyecciones de flujo de caja de corto y largo plazo para asegurar que cuenta con suficientes alternativas de generación de caja para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

El rating crediticio internacional de la Sociedad es producto de la capacidad de cumplir con los compromisos financieros de largo plazo. Al 31 de diciembre de 2021, y como consecuencia de la caída esperada en la demanda debido a la pandemia del COVID-19 y al ingreso de la Sociedad a la reorganización judicial bajo el Capítulo 11, Standard & Poor’s, Moody’s y Fitch Ratings dejaron la cobertura (withdrew rating) sobre LATAM.

3.3. Estimación del valor razonable

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Contratos de instrumentos derivados de tasas de interés,
- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos derivados de moneda

2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente),
- Fondos de inversión privados

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del ejercicio utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del ejercicio.

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	Al 31 de diciembre de 2021				Al 31 de diciembre de 2020			
	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	26.025	26.025	-	-	32.782	32.782	-	-
Fondos mutuos corto plazo	26.025	26.025	-	-	32.782	32.782	-	-
Otros activos financieros, corriente	26.467	1.637	24.830	-	4.097	366	3.731	-
Valor justo derivados de combustible	17.641	-	17.641	-	1.296	-	1.296	-
Fondos de inversión privados	347	347	-	-	348	348	-	-
Certificado de depósito (CDB)	7.189	-	7.189	-	2.435	-	2.435	-
Bonos nacionales y extranjeros	1.290	1.290	-	-	18	18	-	-
Pasivos								
Otros pasivos financieros, corrientes	5.671	-	5.671	-	5.671	-	5.671	-
Valor justo derivados tasa de interés	2.734	-	2.734	-	2.734	-	2.734	-
Derivado de moneda extranjera no registrado como cobertura	2.937	-	2.937	-	2.937	-	2.937	-

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

	Al 31 de diciembre de 2021		Al 31 de diciembre de 2020	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.020.810	1.020.810	1.663.059	1.663.059
Efectivo en caja	2.120	2.120	4.277	4.277
Saldo en bancos	558.078	558.078	732.578	732.578
Overnight	386.034	386.034	802.220	802.220
Depósitos a plazo	74.578	74.578	123.984	123.984
Otros activos financieros, corrientes	74.671	74.671	46.153	46.153
Otros activos financieros	74.671	74.671	46.153	46.153
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	902.672	902.672	599.381	599.381
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	724	724	158	158
Otros activos financieros, no corrientes	15.622	15.622	33.140	33.140
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.201	12.201	4.986	4.986
Otros pasivos financieros, corrientes	4.447.780	4.339.370	3.050.059	2.995.768
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	4.860.153	4.860.153	2.322.125	2.322.125
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	661.602	662.345	812	812
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.948.702	5.467.594	7.803.801	6.509.081
Cuentas por pagar, no corrientes	472.426	472.426	396.423	410.706

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares (Nivel II). En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del ejercicio. El valor libro de los Otros pasivos financieros, corrientes o no corrientes no incluyen los pasivos por arrendamientos.

NOTA 4 - ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

(a) Evaluación de posibles pérdidas por deterioro de activos intangibles de vida útil indefinida

La Sociedad comprueba al menos una vez al año o cuando existen indicios de deterioro, si los activos intangibles de vida útil indefinida han sufrido alguna pérdida por deterioro. Para esta evaluación la Sociedad ha determinado la existencia de una única UGE correspondiente a Transporte Aéreo.

El valor recuperable de esta unidad generadora de efectivo (UGE) ha sido determinado basado en los cálculos de valor en uso. Los principales supuestos empleados por la administración incluyen: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible. La estimación de estos supuestos exige un juicio importante de la administración, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con la planificación interna de la Sociedad. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza al menos una vez al año las estimaciones, basándose en las condiciones que afectan estas variables. Los principales supuestos utilizados, así como los análisis de sensibilidad correspondientes se presentan en Nota 15.

(b) Vida útil, valor residual y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Sociedad de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.

Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

La Sociedad ha concluido que las propiedades, plantas y equipos no pueden generar flujos en buena medida independientes de otros activos, por lo que la evaluación de deterioro se hace como parte integral de la única Unidad Generadora de Efectivo que mantiene la Sociedad, Transporte Aéreo. La Sociedad comprueba cuando existen indicios de deterioro, si los activos han sufrido alguna pérdida por deterioro a nivel de Unidad Generado de Efectivo.

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

La administración registra los impuestos diferidos, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en los estados financieros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que se disponga de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

La Sociedad aplica un juicio significativo en la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto diferido. En la determinación de los montos del activo por impuesto diferido a contabilizar, la administración considera la rentabilidad histórica, los ingresos 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.

En efecto y debido a la contingencia mundial de pandemia COVID 19, la compañía ha establecido nuevas políticas comerciales con los clientes en relación a la vigencia de los tickets aéreos, flexibilizando el uso, reemisión y devolución.

Al 31 de diciembre de 2021 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$ 1.126.371 (MUS\$ 904.558 al 31 de diciembre 2020).

(e) Valoración de las millas y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2021 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass ascienden a MUS\$ 1.285.732 (MUS\$ 1.365.534 al 31 de diciembre de 2020). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$ 27.151 en los resultados de 2021 (MUS\$ 24.425 en 2020). Los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass Brasil (Ver Nota 22) ascienden a MUS\$ 192.381 al 31 de diciembre de 2021 (MUS\$ 187.493 al 31 de diciembre de 2020). Un hipotético cambio de dos puntos porcentuales en probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$ 5.100 en los resultados de 2021 (MUS\$ 4.948 en 2020).

La Sociedad estima la probabilidad de no uso basado en un modelo predictivo, según los comportamientos de canje y vigencia de las millas y puntos utilizando juicios y supuestos críticos que consideran la actividad de uso histórica y el patrón de uso previsto.

La administración en conjunto con un especialista externo desarrollan un modelo predictivo de no uso, que permite generar tasas de no uso de millas o puntos sobre la base de información histórica, correspondiente al comportamiento en cuanto a la acumulación, uso y caducidad de sus millas o puntos LATAM.

(f) La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.

En el caso de las contingencias conocidas, la Sociedad registra una provisión cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se ha estimado de forma fiable. La evaluación de las contingencias involucra inherentemente el ejercicio de un juicio significativo y estimaciones del resultado de eventos futuros, la probabilidad de que se incurra en una pérdida y al determinar si se puede hacer una estimación confiable de la pérdida. La Compañía evalúa sus pasivos y contingencias con base en la mejor información disponible, utiliza el conocimiento, experiencia y juicio profesional a las características específicas de los riesgos 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

(i) Tasa de descuento

La tasa de descuento utilizada para calcular la deuda de arrendamiento corresponde, para cada aeronave, a la tasa de interés implícita calculada por los elementos contractuales y valores de mercado residuales. La tasa implícita del contrato es la tasa de descuento que da el valor presente agregado de los pagos mínimos de arrendamiento y el valor residual no garantizado.

Para el caso de los activos distintos a las aeronaves, se utilizó tasa incremental por préstamos del arrendatario estimada, que se deriva de la información disponible en la fecha de inicio del arrendamiento, para determinar el valor presente de los pagos del arrendamiento. Consideramos nuestras recientes emisiones de deuda, así como los datos disponibles públicamente para instrumentos con características similares al calcular nuestras tasas de endeudamiento incrementales.

Una disminución de un punto porcentual en nuestra estimación de las tasas utilizadas en la determinación de los pasivos por arrendamiento de los nuevos y las modificaciones de contratos de flota registrados al 31 de diciembre de 2021 aumentaría el pasivo por arrendamiento aproximadamente en MMUS\$ 76.

(ii) Determinación del plazo del arrendamiento

Al determinar el plazo del arrendamiento, se consideran todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. Las opciones de extensión (o períodos después de las opciones de terminación) sólo se incluyen en el plazo del arrendamiento si se está razonablemente seguro de que el arrendamiento se va a extender (o no se va a terminar). Esto se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario.

(h) Inversión en filial (TAM)

La administración ha aplicado su juicio al determinar que LATAM Airlines Group S.A. controla TAM S.A. y Filiales, para efectos contables, y por lo tanto ha consolidado sus estados financieros.

Este juicio se hace sobre la base de que LATAM emitió sus acciones ordinarias a cambio de la mayoría de las acciones ordinarias y preferentes en circulación de TAM, a excepción de aquellos accionistas de TAM que no aceptaron el intercambio y los cuales fueron sujetos del squeeze out, dando derecho a LATAM a sustancialmente todos los beneficios económicos que se generan por el Grupo LATAM y también, en consecuencia, exponiéndolo a sustancialmente todos los riesgos que inciden en las operaciones de TAM. Este intercambio alinea los intereses económicos de LATAM y de todos sus accionistas, incluyendo a los accionistas controladores de TAM, garantizando que los accionistas y directores de TAM no tendrán ningún incentivo para ejercer sus derechos de una manera que sea beneficiosa para TAM, pero perjudicial para LATAM. Además, todas las acciones importantes necesarias para la operación de las aerolíneas requieren el voto favorable de los accionistas controladores de LATAM y TAM.

Desde la integración de las operaciones de LAN y TAM, las actividades aéreas más críticas en Brasil han sido gestionadas por el CEO de TAM y las actividades globales, por el CEO de LATAM, quien está a cargo de la operación total del Grupo LATAM y que informa al Directorio de LATAM.

Además, el CEO de LATAM evalúa el desempeño de los ejecutivos del Grupo LATAM y, en conjunto con el Directorio de LATAM, establece compensaciones. Aunque exista restricciones sobre los porcentajes de votación que actualmente pueden ser detentados por inversionistas extranjeros bajo la Ley Brasileña, LATAM considera que el fondo económico de estos acuerdos cumple los requisitos de las normas contables vigentes y que la consolidación de las operaciones de LATAM y TAM es apropiada.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos períodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

NOTA 5 - INFORMACION POR SEGMENTOS

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad considera que tiene un único segmento operativo, el de Transporte Aéreo. Este segmento corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al	
	al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Perú	503.616	297.549
Argentina	75.513	172.229
EE.UU.	577.970	505.145
Europa	376.857	338.565
Colombia	368.474	177.007
Brasil	1.664.523	1.304.006
Ecuador	162.959	112.581
Chile	794.122	638.225
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	359.981	378.360
Ingresos de las actividades ordinarias	4.884.015	3.923.667
Otros ingresos de operación	227.331	411.002

La Sociedad asigna los ingresos al área geográfica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos están constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeronáuticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes países y, por lo tanto, no es posible asignar a un área geográfica.

La Sociedad no tiene clientes que en forma individual representen más del 10% de las ventas.



NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Efectivo en caja	2.120	4.277
Saldos en bancos	558.078	732.578
Overnight	386.034	802.220
Total efectivo	<u>946.232</u>	<u>1.539.075</u>
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	74.578	123.984
Fondos mutuos	26.025	32.782
Total equivalentes al efectivo	<u>100.603</u>	<u>156.766</u>
Total efectivo y equivalentes al efectivo	<u>1.046.835</u>	<u>1.695.841</u>

El saldo incluye el efectivo y el equivalente de efectivo de las compañías del grupo incluidas en el Capítulo 11. Debido a una moción aprobada por el tribunal de quiebras de los Estados Unidos, este saldo puede ser usado en el curso normal de las actividades del negocio y puede invertirse en bancos específicos también aprobados en la moción.

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Peso argentino	7.148	20.107
Peso brasileño	89.083	136.938
Peso chileno	9.800	32.649
Peso colombiano	13.535	17.185
Euro	7.099	10.361
Dólar estadounidense	886.627	1.438.846
Otras monedas	33.543	39.755
Total	<u>1.046.835</u>	<u>1.695.841</u>

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2021

Activos	Medidos a costo amortizado MUS\$	A valor justo con cambios en resultados MUS\$	Derivados de cobertura MUS\$	Total MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.020.810	26.025	-	1.046.835
Otros activos financieros, corrientes (*)	83.150	347	17.641	101.138
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	902.672	-	-	902.672
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	724	-	-	724
Otros activos financieros, no corrientes	15.622	-	-	15.622
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.201	-	-	12.201
Total	<u>2.035.179</u>	<u>26.372</u>	<u>17.641</u>	<u>2.079.192</u>

Pasivos	Medidos a costo amortizado MUS\$	A valor justo con cambios en resultados MUS\$	Derivados de cobertura MUS\$	Total MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	4.447.780	2.937	2.734	4.453.451
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	4.860.153	-	-	4.860.153
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	661.602	-	-	661.602
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.948.702	-	-	5.948.702
Cuentas por pagar, no corrientes	472.426	-	-	472.426
Total	<u>16.390.663</u>	<u>2.937</u>	<u>2.734</u>	<u>16.396.334</u>

(*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y como medidos a costo amortizado corresponden a garantías entregadas.

Al 31 de diciembre de 2020

<u>Activos</u>	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.663.059	32.782	-	1.695.841
Otros activos financieros, corrientes (*)	48.605	348	1.297	50.250
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	599.381	-	-	599.381
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	158	-	-	158
Otros activos financieros, no corrientes	33.140	-	-	33.140
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.986	-	-	4.986
Total	<u>2.349.329</u>	<u>33.130</u>	<u>1.297</u>	<u>2.383.756</u>
<u>Pasivos</u>	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	3.050.059	2.937	2.734	3.055.730
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.322.125	-	-	2.322.125
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	812	-	-	812
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.803.801	-	-	7.803.801
Cuentas por pagar, no corrientes	651.600	-	-	651.600
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corrientes	396.423	-	-	396.423
Total	<u>14.224.820</u>	<u>2.937</u>	<u>2.734</u>	<u>14.230.491</u>

(*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y como medidos a costo amortizado corresponden a garantías entregadas.

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	785.952	532.106
Otras cuentas por cobrar	209.925	194.454
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	995.877	726.560
Menos: Pérdida crediticia esperada	(81.004)	(122.193)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	914.873	604.367
Menos: Parte no corriente – cuentas por cobrar	(12.201)	(4.986)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	<u>902.672</u>	<u>599.381</u>

El valor justo de deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere significativamente de su valor en libros.

Para la determinación de las pérdidas crediticias esperadas la Sociedad agrupa las cuentas por cobrar de transporte de pasajeros y carga; dependiendo las características de riesgo de crédito compartido y madurez.

Madurez de la cartera	Al 31 de diciembre de 2021			Al 31 de diciembre de 2020		
	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro
	%	MUS\$	MUS\$	%	MUS\$	MUS\$
Al día	1%	591.210	(8.806)	4%	302.079	(11.112)
De 1 a 90 días	10%	116.613	(11.840)	4%	103.615	(4.049)
de 91 a 180 días	31%	11.376	(3.567)	66%	15.989	(10.501)
de 181 a 360 días	72%	3.863	(2.766)	80%	40.621	(32.627)
más de 360 días	86%	62.890	(54.025)	92%	69.802	(63.904)
Total		<u>785.952</u>	<u>(81.004)</u>		<u>532.106</u>	<u>(122.193)</u>

(1) Corresponde a la tasa esperada consolidada de las cuentas por cobrar.

(2) El valor libro bruto representa el máximo valor de riesgo crediticio de las cuentas por cobrar comerciales.

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	7.282	6.517
Real brasileño	361.745	221.952
Peso chileno	53.488	44.737
Peso colombiano	5.658	1.292
Euro	24.143	24.370
Dólar estadounidense	453.781	292.125
Won surcoreano	844	79
Pesos mexicanos	2.428	4.624
Dólar australiano	62	49
Libra esterlina	12.728	5.647
Peso uruguayo (nuevo)	860	792
Franco suizo	360	754
Yen japonés	106	77
Corona sueca	488	129
Otras monedas	3.603	1.223
Total	927.576	604.367

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, son los siguientes:

Ejercicios	Saldo inicial	Castigos	(Aumento) Disminución	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	(100.402)	30.754	(52.545)	(122.193)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	(122.193)	26.435	14.754	(81.004)

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se proceden a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

	Al 31 de diciembre de 2021			Al 31 de diciembre de 2020		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	785.952	(81.004)	704.948	532.106	(122.193)	409.913
Otras cuentas por cobrar	209.925	-	209.925	194.454	-	194.454

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

(a) Cuentas por cobrar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	US\$	703	148
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	BRL	2	1
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista Común	Chile	CLP	6	6
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	2	2
96.989.370-3	Rio Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	4	1
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA	Director Relacionado	Chile	CLP	7	-
	Total activos corrientes				724	158

(b) Cuentas por pagar corrientes y no corrientes

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	Pais de origen	Moneda	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes	
					Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
					MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	2.268	805	-	-
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	US\$	5	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	US\$	7	7	-	-
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A. (*)	Accionista	Chile	US\$	175.819	-	-	105.713
Extranjera	QA Investments Ltd(*)	Accionista Común	Jersey Channel Islands	US\$	219.774	-	-	132.141
Extranjera	QA Investments 2 Ltd (*)	Accionista Común	Jersey Channel Islands	US\$	219.774	-	-	132.141
Extranjera	Lozuy S.A. (*)	Accionista Común	Uruguay	US\$	43.955	-	-	26.428
Total pasivos corrientes y no corrientes					661.602	812	-	396.423

(*) Corresponde a la porción del Tramo C del préstamo DIP (Ver Nota 3.1c)

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes relacionadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción para los Pasivos del periodo 2021 corresponden de 30 días a 1 año de vencimiento, y la naturaleza de la liquidación de las transacciones son monetarias.

NOTA 10 - INVENTARIOS

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Existencias técnicas (*)	250.327	284.409
Existencias no técnicas (*)	37.010	39.165
Total	287.337	323.574

(*) Corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados, principalmente, en consumos de servicios a bordo y en servicios de mantenimiento propio como de terceros; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia de acuerdo al siguiente detalle:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	64.455	42.979
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	5.785	4.651
Total	70.240	47.630

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2021 la Sociedad registró MUS\$ 47.362 (MUS\$ 55.507 al 31 de diciembre de 2020) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

(a) La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Otros activos financieros						
Fondos de inversión privados	347	348	-	-	347	348
Depósitos en garantía (aeronaves)	7.189	2.435	2.758	21498	9.947	23.933
Garantías por márgenes de derivados	5.451	3.047	-	-	5.451	3.047
Otras inversiones	-	-	493	493	493	493
Bonos nacionales y extranjeros	1290	18	-	-	1290	18
Otras garantías otorgadas	69.220	43.106	12.371	11.149	81.591	54.255
Subtotal otros activos financieros	83.497	48.954	15.622	33.140	99.119	82.094
(b) Activos de cobertura						
Valor justo de derivados de precio de combustible	17.641	1296	-	-	17.641	1296
Subtotal activos de cobertura	17.641	1296	-	-	17.641	1296
Total Otros Activos financieros	101.138	50.250	15.622	33.140	116.760	83.390

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada ejercicio se describen en Nota 19.

(b) Los saldos por monedas que componen los Otros activos financieros, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	16	460
Real brasileño	9.775	8.475
Peso chileno	4.502	4.056
Peso colombiano	1.727	500
Euro	4.104	3.236
Dólar estadounidense	93.247	63.922
Otras monedas	3.389	2.741
Total	116.760	83.390

NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

La composición de los Otros activos no financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Seguros de aviación y otros	12.331	10.137	-	-	12.331	10.137
Otros	11.404	15.375	2.002	2.998	13.406	18.373
Subtotal pagos anticipados	23.735	25.512	2.002	2.998	25.737	28.510
(b) Costos de contratos activados (1)						
Costos GDS	6.439	4.491	-	-	6.439	4.491
Comisiones tarjetas de crédito	10.550	6.021	-	-	10.550	6.021
Comisiones agencias de viaje	8.091	4.964	-	-	8.091	4.964
Subtotal costos de contratos activados	25.080	15.476	-	-	25.080	15.476
(c) Otros activos						
Reserva de mantención aeronaves (2)	-	8.613	-	-	-	8.613
Impuesto a las ventas	57.634	102.010	33.212	46.210	90.846	148.220
Otros impuestos	1.661	4.023	-	-	1.661	4.023
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	258	258	739	739	997	997
Aporte a Sociedad Universal Air Travel Plan "UATP"	-	-	20	-	20	-
Depósitos judiciales	-	-	89.459	76.835	89.459	76.835
Subtotal otros activos	59.553	114.904	123.430	123.784	182.983	238.688
Total Otros Activos no financieros	108.368	155.892	125.432	126.782	233.800	282.674

(1) Movimiento de Contratos activados:

	Saldo inicial	Activación	Diferencia por conversión	Amortización	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2020	56.576	146.778	(14.672)	(173.206)	15.476
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2021	15.476	67.647	(6.680)	(51.363)	25.080

(2) Las reservas de mantenimiento corresponden a depósitos que la Sociedad le entrega al arrendador, a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento mayor de un grupo de aeronaves con arrendamiento operativo.

Estos depósitos son calculados en función de la operación, medida en ciclos u horas de vuelo, son pagados periódicamente, y está contractualmente estipulado que sean devueltos a la Sociedad cada vez que se efectúa un mantenimiento mayor. Al término del contrato de arrendamiento, las reservas de mantenimiento no utilizadas son devueltas a la Sociedad o utilizadas para compensar al arrendador por alguna deuda relacionada con las condiciones de mantenimiento de la aeronave. La Sociedad periódicamente revisa sus reservas de mantenimiento para asegurar que serán recuperadas, y reconoce como gasto cualquier monto que sea menos que probable de ser

recuperado. El costo de mantenimiento en los últimos años ha sido superior a las reservas de mantenimiento respectivas de cada avión.

Al 31 de diciembre del 2021 la compañía no mantiene reservas de mantenimiento, estas fueron ejercidas por los arrendadores por el no pago de arriendo producto del Procedimiento Capítulo 11 (MUS\$ 8.613 al 31 de diciembre de 2020),

Las reservas de mantenimiento son clasificadas como corrientes o no corrientes dependiendo de las fechas en que se espera sea realizado el mantenimiento correspondiente. (Nota 2.23)

NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICION CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Aeronaves	99.694	275.000
Motores y rotables	46.724	740
Otros activos	374	382
Total	146.792	276.122

Los saldos del rubro son presentados al menor valor entre su valor en libros y el valor razonable menos el costo de venta. El valor razonable de los activos fue determinado en base a las cotizaciones en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar. Estos activos son medidos a nivel II de acuerdo a lo indicado en las jerarquías de valor razonable presentadas en la nota 3.3 (2). Durante el período no se efectuaron transferencias entre niveles, para mediciones recurrentes al valor razonable.

Activos reclasificados desde Propiedades, plantas y equipos hacia activos no corrientes y grupos en desampliación mantenidos para la venta.

Durante el año 2020, se produjo la venta de un avión Boeing 767 y por ello se reconocieron US\$ 5,5 millones como utilidad de la transacción.

Adicionalmente, durante el año 2020 Delta Air Lines, Inc. canceló la compra de cuatro aeronaves Airbus A350, dado esto se compensó a LATAM con el pago de MUS\$ 62.000 el cual quedó registrado en el resultado como otros ingresos. Estas cuatro aeronaves fueron reclasificadas al rubro de Propiedades, plantas y equipos.

Durante el año 2020 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos once aeronaves Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Durante el año 2021 se concretó la venta de cinco aeronaves de las cuales tres se concretaron en el último trimestre.

Durante el tercer trimestre del año 2021, asociado al plan de reestructuración de la flota se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos componentes de repuestos y motores al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Durante el cuarto trimestre del 2021 de acuerdo al Procedimiento Capítulo 11 se rechazó un motor de la familia XWB incluido en este grupo de activos, por no completar finalmente las ventas.

Adicionalmente, se reconoció una pérdida por US\$ 85 millones al 31 de diciembre de 2021 (US\$ 332 millones al 31 de diciembre de 2020) de gasto para registrar estos activos a su valor neto realizable, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de los gastos de actividades de reestructuración.

El detalle de la flota clasificada como activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
<u>Aeronaves</u>		
Boeing 767	<u>6</u>	<u>11</u>
Total	<u>6</u>	<u>11</u>

NOTA 14 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

(a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas e información financiera resumida:

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	Participación	
			Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
			2021	2020
			%	%
Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	99,81000	99,81000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89395	99,89395
Lan Argentina S.A. (*)	Argentina	ARS	100,00000	99,98370
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	100,00000	100,00000
Latam Airlines Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100,00000	100,00000
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	Colombia	COP	99,20120	99,19414
TAM S.A.	Brasil	BRL	100,00000	99,99938

(*) Ver Nota 1

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora en el curso normal de las operaciones, excepto por aquellas impuestas por el Procedimiento Capítulo 11, sobre los pagos de dividendos anteriores a la solicitud de protección de este Capítulo.

Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2021						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	484.388	454.266	30.122	417.067	414.997	2.070	584.929	(83.346)
Lan Cargo S.A.	721.484	452.981	268.503	537.180	488.535	48.645	215.811	1.590
Lan Argentina S.A.	162.995	158.008	4.987	119.700	98.316	21.384	242	(190.299)
Transporte Aéreo S.A.	471.094	184.235	286.859	327.955	275.246	52.709	203.411	(56.135)
Latam Airlines Ecuador S.A.	112.437	108.851	3.586	97.111	80.861	16.250	68.762	(3.078)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	70.490	67.809	2.681	87.749	75.621	12.128	239.988	(19.615)
TAM S.A. (*)	2.608.859	1.262.825	1.346.034	3.257.148	2.410.426	846.722	2.003.922	(756.694)

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2020						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	661.721	629.910	31.811	486.098	484.450	1.648	372.255	(96.066)
Lan Cargo S.A.	749.789	472.869	276.920	567.128	516.985	50.143	207.854	10.936
Lan Argentina S.A.	176.790	171.613	5.177	148.824	146.555	2.269	49.101	(220.667)
Transporte Aéreo S.A.	546.216	264.690	281.526	347.714	278.319	69.395	142.096	(39.032)
Latam Airlines Ecuador S.A.	108.086	104.534	3.552	99.538	87.437	12.101	51.205	(22.655)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	76.770	73.446	3.324	77.471	68.433	9.038	90.668	(89.707)
TAM S.A. (*)	3.110.055	1.492.792	1.617.263	3.004.935	2.206.089	798.846	1.808.314	(1.025.618)

(*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales.

(b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
			2021	2020	2021	2020
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	(13.035)	(7.238)
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	2.481	666
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	Extranjera	Argentina	-	0,01630	-	(276)
Lan Argentina S.A.	Extranjera	Argentina	-	0,00344	-	1
Americonsult de Guatemala S.A.	Extranjera	Guatemala	0,87000	0,87000	-	1
Americonsult S.A. y Filiales	Extranjera	México	0,20000	0,20000	(6)	(6)
Americonsult Costa Rica S.A.	Extranjera	Costa Rica	0,20000	0,20000	2	2
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	(422)	(522)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	Extranjera	Colombia	0,79880	0,79880	(145)	(13)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	769	713
Total					(10.356)	(6.672)

Resultado	RUT	País	Por los ejercicios terminados		Por los ejercicios terminados	
			al 31 de diciembre de		al 31 de diciembre de	
			2021	2020	2021	2020
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	(5.553)	(8.102)
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	(82)	(121)
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	Extranjera	Argentina	-	0,01630	(19)	360
Lan Argentina S.A.	Extranjera	Argentina	-	0,00344	(5)	70
Americonsult S.A. y Filiales	Extranjera	México	0,20000	0,20000	(1)	1
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	100	(943)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	Extranjera	Colombia	0,79880	0,79880	(158)	(724)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (*)	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	67	(189)
Total					(5.651)	(9.648)

(*) Ver Nota 1 letra (b)

NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles		Clases de activos intangibles	
	(neto)		(bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	587.214	627.742	587.214	627.742
Loyalty program	190.542	204.615	190.542	204.615
Programas informáticos	136.135	139.113	463.478	528.097
Programas informáticos en desarrollo	104.874	68.521	105.673	69.379
Marcas (1)	-	6.340	36.723	39.803
Otros activos	127	228	1.315	1.315
Total	1.018.892	1.046.559	1.384.945	1.470.951

a) Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos	Programas informáticos	Slots aeroportuarios	Marcas y Loyalty	Total
	neto	en desarrollo	(2)	Program (1) (2)	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	221.324	99.193	845.959	281.765	1.448.241
Adiciones	45	76.331	-	-	76.376
Retiros	(333)	(454)	(36.896)	-	(37.683)
Traspaso programas informáticos	101.015	(99.890)	-	-	1.125
Diferencia por conversión filiales	(20.242)	(6.659)	(181.321)	(63.478)	(271.700)
Amortización (3)	(162.468)	-	-	(7.332)	(169.800)
Saldos al 31 de diciembre de 2020	139.341	68.521	627.742	210.955	1.046.559
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	139.341	68.521	627.742	210.955	1.046.559
Adiciones	-	82.798	-	-	82.798
Retiros	(275)	(429)	-	-	(704)
Traspaso programas informáticos	46.144	(45.657)	-	(352)	135
Diferencia por conversión filiales	(3.571)	(359)	(40.528)	(14.276)	(58.734)
Amortización (3)	(45.377)	-	-	(5.785)	(51.162)
Saldos al 31 de diciembre de 2021	136.262	104.874	587.214	190.542	1.018.892

(1) En el 2016, la Sociedad resolvió adoptar un nombre e identidad única, y anunció que la marca del grupo será LATAM, la cual unió a todas las compañías bajo una sola imagen.

La estimación de la nueva vida útil es de 5 años, equivalente al periodo necesario para finalizar el cambio de imagen.

Al 31 de diciembre de 2021 la marca TAM se encuentra totalmente Amortizada

- (2) Ver Nota 2.5
- (3) En el año 2020 se implementó una transformación digital (LATAM XP), producto de ello se amortizó en su totalidad los programas informáticos que ya no serán utilizados.

La amortización de cada periodo es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración. La amortización acumulada de los programas informáticos, marcas y otros activos al 31 de diciembre de 2021, asciende a MUS\$ 366.053 (MUS\$ 424.392 al 31 de diciembre de 2020).

b) Test de Deterioro Activos Intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2021 la Sociedad mantiene solo la UGE “Transporte Aéreo”.

La UGE “Transporte Aéreo” considera el transporte de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África y Oceanía.

Al 31 de diciembre de 2021, de acuerdo a su política, la Compañía realizó la prueba anual de deterioro.

El importe recuperable de la UGE se determinó en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos utilizan proyecciones de flujos de efectivo a 5 años después de impuestos a partir de los presupuestos financieros aprobados por la Administración. Los flujos de efectivo más allá del periodo presupuestado se extrapolan usando las tasas de crecimiento y volúmenes promedios estimados, que no superen las tasas medias de crecimiento a largo plazo.

Las proyecciones de flujo de efectivo estimadas por la Administración incluyen juicios y supuestos significativos relacionados con las tasas de volumen de crecimiento anual, tasa de descuento, inflación y el tipo de cambio, así como el precio del combustible. La tasa de crecimiento anual se basa en el desempeño pasado y las expectativas de la Administración del desarrollo del mercado en cada uno de los países en los cuales opera. Las tasas de descuento utilizadas, para la UGE “Transporte Aéreo”, son en dólares estadounidenses, después de impuestos, y reflejan riesgos específicos relacionados con el país de cada una de las operaciones. Las tasas de inflación y tipos de cambio se basan en los datos disponibles de los países y la información proporcionada por los Bancos Centrales de los diversos países donde opera, y el precio del combustible es determinado basado en niveles estimados de producción, el ambiente competitivo del mercado en el que operan y de su estrategia comercial.

Los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	1,1 – 2,5
Tipo de cambio (1)	RS\$/US\$	5,4 – 5,7
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)	%	8,60 – 10,60
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	71 - 73

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro la unidad generadora de efectivo, y por lo tanto no se detectó deterioro.

La UGE es sensible a las tasas de crecimiento anual, descuento, tipo de cambio y precio del combustible. El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

	Aumento WACC Máxima	Disminución tasa de crecimiento terminal Mínima	Aumento precio combustible Máxima
	%	%	(US\$/barril)
UGE Transporte aéreo	10,6	1,1	100 - 114

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de la unidad generadora de efectivo.

NOTA 16 – PLUSVALIA

El movimiento de la Plusvalía, separado por UGE, comprende lo siguiente:

	Transporte aéreo	Total
	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2020	2.209.576	2.209.576
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(480.601)	(480.601)
Pérdida por deterioro	(1.728.975)	(1.728.975)
Saldo final al 31 de diciembre de 2020	-	-
Saldo inicial al 1 de enero de 2021	-	-
No existen movimientos durante el periodo	-	-
Saldo final al 31 de diciembre de 2021	-	-

Durante el ejercicio 2020 la Sociedad reconoció un deterioro por el total de la Plusvalia.

NOTA 17 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
a) Propiedades, plantas y equipos						
Construcciones en curso (1)	473.797	377.961	-	-	473.797	377.961
Terrenos	43.276	42.979	-	-	43.276	42.979
Edificios	121.972	123.836	(61.521)	(58.629)	60.451	65.207
Plantas y equipos	11.024.722	12.983.173	(4.462.706)	(5.292.429)	6.562.016	7.690.744
Aeronaves propias (3) (4)	10.377.850	12.375.500	(4.237.585)	(5.088.297)	6.140.265	7.287.203
Otros (2)	646.872	607.673	(225.121)	(204.132)	421.751	403.541
Maquinarias	25.764	27.402	(23.501)	(23.986)	2.263	3.416
Equipamientos de tecnologías de la información	146.986	147.754	(130.150)	(132.923)	16.836	14.831
Instalaciones fijas y accesorios	147.402	154.414	(108.661)	(105.215)	38.741	49.199
Equipos de transporte	49.186	49.345	(44.423)	(44.140)	4.763	5.205
Mejoras de bienes arrendados	248.733	201.828	(115.758)	(127.420)	132.975	74.408
Subtotal propiedades, plantas y equipos	12.281.838	14.108.692	(4.946.720)	(5.784.742)	7.335.118	8.323.950
b) Activos por derechos de uso						
Aeronaves (3)	5.211.153	5.369.519	(3.109.411)	(3.031.477)	2.101.742	2.338.042
Otros	243.014	244.847	(190.007)	(176.570)	53.007	68.277
Subtotal activos por derechos de uso	5.454.167	5.614.366	(3.299.418)	(3.208.047)	2.154.749	2.406.319
Total	17.736.005	19.723.058	(8.246.138)	(8.992.789)	9.489.867	10.730.269

- (1) Al 31 de diciembre de 2021, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MUS\$ 377.590 (MUS\$ 360.387 al 31 de diciembre de 2020).
- (2) Considera principalmente, rotables y herramientas.
- (3) Dado el Procedimiento Capítulo 11, durante el primer semestre del 2021, fueron rechazadas 13 aeronaves de los cuales corresponden a 4 Propiedades, plantas y equipos, (4 A350) y 9 pertenecen a Activo por derecho de uso, (2 A320, 7 A350). En 2020 fueron rechazadas 29 aeronaves, de los cuales 19 pertenecen a Propiedades, plantas y equipo, (2 A350, 11 A321, 1 A320, 1 A320N y 4 B787) y 10 pertenecen a Activo por derecho de uso, (1 A319, 7 A320 y 2 B767).
- (4) Al 31 de diciembre de 2020 once aeronaves B767 fueron clasificadas al rubro activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

(a) Movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

	Construcciones en curso	Terrenos	Edificios neto	Plantas y equipos neto	Equipamientos de tecnologías de la información neto	Instalaciones fijas y accesorios neto	Vehículos de motor neto	Mejoras de bienes arrendados neto	Propiedades, plantas y equipos neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	372.589	48.406	74.862	9.374.516	20.776	59.834	477	98.460	10.049.920
Adiciones	6.535	-	-	485.800	1.295	9	-	-	493.639
Desapropiaciones	-	-	-	(1.439)	(112)	(31)	(4)	-	(1.586)
Rechazos flota (*)	-	-	-	(1.081.496)	-	-	-	(82)	(1.081.578)
Retiros	(39)	-	-	(107.912)	(55)	(3.250)	-	-	(111.256)
Gastos por depreciación	-	-	(4.819)	(682.102)	(6.186)	(9.037)	(81)	(16.542)	(718.767)
Diferencia por conversión filiales	(2.601)	(5.428)	(4.836)	(146.219)	(1.543)	(7.195)	4	(2.587)	(170.405)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	1.477	-	-	(142.179)	656	8.869	-	(4.841)	(136.018)
Total cambios	5.372	(5.428)	(9.655)	(1.675.547)	(5.945)	(10.635)	(81)	(24.052)	(1.725.971)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	377.961	42.978	65.207	7.698.969	14.831	49.199	396	74.408	8.323.949
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	377.961	42.978	65.207	7.698.969	14.831	49.199	396	74.408	8.323.949
Adiciones	84.392	1.550	92	563.023	6.455	6	17	6.543	662.078
Desapropiaciones	-	-	-	(169)	(26)	(309)	(17)	-	(521)
Rechazos flota (*)	-	-	-	(469.878)	-	-	-	(46.816)	(516.694)
Retiros	(279)	-	-	(44.684)	(212)	(1.885)	-	(26)	(47.086)
Gastos por depreciación	-	-	(4.074)	(620.349)	(4.345)	(8.304)	(61)	(11.649)	(648.782)
Diferencia por conversión filiales	(1.720)	(1.252)	(833)	(19.199)	(404)	(1.752)	(11)	(13.074)	(38.245)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	13.443	-	59	(538.996)	537	1.786	1	123.589	(399.581)
Total cambios	95.836	298	(4.756)	(1.130.252)	2.005	(10.458)	(71)	58.567	(988.831)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	473.797	43.276	60.451	6.568.717	16.836	38.741	325	132.975	7.335.118

(*) Considera bajas por el Procedimiento Capítulo 11.

(**) Al 31 de diciembre 2021 considera el cambio de contrato a arrendamiento operativo de dos aeronaves B787 MUS\$ (397.569) y seis aeronaves A320N MUS\$ (284.952). Al 31 de diciembre 2020 considera la entrada de cuatro aeronaves A350 MUS\$ 464.812 y la salida de once aeronaves B767 MUS\$ (606.522), clasificadas en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

(b) Activos por derecho de uso

	Activos por derecho de uso		
	Aeronaves	Otros	neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	2.768.540	101.158	2.869.698
Adiciones	-	399	399
Rechazos flota (*)	(9.090)	-	(9.090)
Gastos por depreciación	(395.936)	(22.492)	(418.428)
Diferencia por conversión filiales	(6.578)	(11.173)	(17.751)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	(18.894)	385	(18.509)
Total cambios	(430.498)	(32.881)	(463.379)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	2.338.042	68.277	2.406.319
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	2.338.042	68.277	2.406.319
Adiciones	537.995	1.406	539.401
Rechazos flota (*)	(573.047)	(4.577)	(577.624)
Gastos por depreciación	(317.616)	(16.597)	(334.213)
Diferencia por conversión filiales	(574)	(1.933)	(2.507)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	116.942	6.431	123.373
Total cambios	(236.300)	(15.270)	(251.570)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	2.101.742	53.007	2.154.749

(*) Considera bajas por el Procedimiento Capítulo 11.
(**) Considera las Renegociaciones de 109 aeronaves (1 A319, 37 A320, 12 A320N, 19 A321, 1 B767, 6 B777 y 16 B787)

(c) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluidas		Aeronaves incluidas		Total flota	
		Plantas y equipos		Activos por derecho de uso			
		Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
Boeing 767	300ER	16	17	-	-	16	17
Boeing 767	300F	12 (1)	11 (1)	1	1	13 (1)	12 (1)
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	800	4	6	6	4	10	10
Boeing 787	900	2	2	15	10	17	12
Airbus A319	100	37	37	7	7	44	44
Airbus A320	200	94	96 (2)	39	38	133	134 (2)
Airbus A320	NEO	-	6	12	6	12	12
Airbus A321	200	18	19	31	19	49	38
Airbus A350	900	-	4	-	7	-	11
Total		187	202	117	98	304	300

(1) Una aeronave arrendada a Aerotransportes Mas de Carga S.A. de C.V.
(2) Dos Aeronaves arrendadas a Sundair

(d) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil (años)	
		mínima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	5	30
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	8
Activos por derecho de uso	Lineal sin valor residual	1	25

(*) Excepto en el caso de las flotas Boeing 767 300ER y Boeing 767 300F que consideran un valor residual menor, debido a la extensión de su vida útil a 22 y 30 años respectivamente. Adicionalmente, ciertos componentes técnicos se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

(e) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

(i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Agente de la garantía (1)	Nombre empresa acreedora	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2021		Al 31 de diciembre de 2020	
				Deuda vigente	Valor libro	Deuda vigente	Valor libro
Wilmington Trust Company	MUFG	Aviones y motores	Airbus A319	58.611	259.036	69.375	268.746
			Airbus A320	51.543	227.604	63.581	257.613
			Boeing 767	46.779	168.315	43.628	180.591
			Boeing 777	144.358	141.620	-	-
			Boeing 787	-	-	114.936	119.229
Credit Agricole	Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	1.073	6.419	1.073	6.936
			Airbus A320	139.192	117.130	139.192	122.251
			Airbus A321 / A350	30.733	27.427	30.733	28.127
			Boeing 767	10.404	30.958	10.404	32.802
			Boeing 787	91.797	38.551	91.797	43.020
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aviones y motores	Airbus A320 / A350	198.475	233.501	262.420	289.946
			Boeing 787	-	-	211.849	246.349
	Investec	Aviones y motores	Airbus A350	-	-	37.870	-
Natixis	SMBC	Aviones y motores	Airbus A350	-	-	130.000	134.780
			Airbus A321	-	-	271.129	375.645
Citibank N.A.	Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus A319	27.936	45.849	27.936	38.836
			Airbus A320	128.030	181.224	128.030	214.597
			Airbus A321	41.599	75.092	41.599	81.706
			Airbus A350	15.960	26.507	15.960	26.823
			Boeing 767	90.846	181.246	90.846	197.797
			Boeing 787	23.156	17.036	23.156	19.047
			Rotables	162.477	134.846	162.477	145.708
UMB Bank	MUFG	Aviones y motores	Airbus A320	166.712	258.875	167.371	246.293
MUFG Bank	MUFG Bank	Aviones y motores	Airbus A320	-	-	215.043	295.036
Total garantías directas				1.429.681	2.171.236	2.350.405	3.371.878

(1) Para los créditos sindicados, dadas las características propias del mismo, el agente de la garantía es el representante de los acreedores.

Los montos de la deuda vigente son presentados a su valor nominal. El valor en libros neto corresponde a los bienes otorgados como garantía.

Adicionalmente, existen garantías indirectas asociadas a activos registrados en Propiedades, plantas y equipos cuya deuda total al 31 de diciembre de 2021, asciende a MUS\$ 1.200.382 (MUS\$ 1.642.779 al 31 de diciembre de 2020). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2021, asciende a un monto de MUS\$ 2.884.563 (MUS\$ 3.496.397 al 31 de diciembre de 2020).

Al 31 de diciembre de 2021 dado el Procedimiento Capítulo 11 fueron rechazadas cuatro aeronaves correspondientes a Propiedades plantas y equipos, de las cuales cuatro tenían garantías directas.

Al 31 de diciembre de 2020 dado el Procedimiento Capítulo 11 fueron rechazadas diecinueve aeronaves correspondientes a Propiedades plantas y equipos, de las cuales dieciocho tenían garantías directas y una garantía indirecta.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
GE Capital Aviation Services Ltd.	Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	12.198	20-ene-22
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	3.852	15-mar-22
RB Comercial Properties 49				
Emprendimientos Inmobiliarios LTDA	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	25.835	29-abr-22
			41.885	

(ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	223.608	206.497
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	10.800.000	7.500.000
(*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.		

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

Fabricante	Año de entrega	
	2022-2028	Total
Airbus S.A.S.	70	70
Familia A320-NEO	70	70
The Boeing Company	2	2
787-9	2	2
Total	72	72

Al 31 de diciembre de 2021, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 70 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2022 y 2028. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de US\$ 10.200.000.

Al 31 de diciembre de 2021, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 2 aeronaves Boeing 787 Dreamliner con fechas de entrega 2022. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 600.000.

(iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2021	2020
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	5,06	3,52
Costos por intereses capitalizados	MUS\$	7.345	11.627

NOTA 18 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta de dicho periodo, aplicando el sistema de tributación semi integrado y una tasa del 27%, en base a lo dispuesto por la Ley N° 21.210, que moderniza la Legislación Tributaria, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 24 de Febrero de 2020.

El resultado neto por impuesto diferido corresponde a la variación del año, de los activos y pasivos por impuestos diferidos generados por diferencias temporarias y pérdidas tributarias.

Por las diferencias permanentes que dan origen a un valor contable de los activos y pasivos distintos de su valor tributario, no se ha registrado impuesto diferido ya que ellas son causadas por transacciones que están registradas en los estados financieros y que no tendrán efectos en el gasto tributario por impuesto a la renta.

(a) Impuestos corrientes

(a.1) La composición de los activos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total activos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	32.086	36.788	-	-	32.086	36.788
Otros créditos por recuperar	9.171	5.532	-	-	9.171	5.532
Total activos por impuestos corrientes	41.257	42.320	-	-	41.257	42.320

(a.2) La composición de los pasivos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	675	656	-	-	675	656
Total pasivos por impuestos corrientes	675	656	-	-	675	656

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.128.225)	(1.314.456)	80.468	81.881
Activos por derecho de uso	715.440	229.119	(68)	(136)
Amortizaciones	(44.605)	(65.139)	10	9
Provisiones	111.468	212.492	74.047	68.462
Revaluaciones de instrumentos financieros	(16.575)	(18.133)	-	-
Pérdidas fiscales	358.284	1.496.952	(87.378)	(60.785)
Intangibles	-	-	254.155	270.681
Otros	19.503	23.981	19.777	24.168
Total	15.290	564.816	341.011	384.280

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(b.1) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2020

	Saldo inicial 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	(1.513.904)	110.010	-	7.557	(1.396.337)
Activos por derecho de uso	133.481	95.774	-	-	229.255
Amortizaciones	(53.136)	(14.142)	-	2.130	(65.148)
Provisiones	43.567	158.178	924	(58.639)	144.030
Revaluaciones de instrumentos financieros	10.279	(27.901)	959	(1.470)	(18.133)
Pérdidas fiscales	1.356.268	216.897	-	(15.428)	1.557.737
Intangibles	(349.082)	1.030	-	77.371	(270.681)
Otros	(8.693)	6.541	-	1.965	(187)
Total	(381.220)	546.387	1.883	13.486	180.536

(b.2) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2021

	Saldo inicial Activo (pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.396.337)	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
Revaluaciones 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	<u>180.536</u>	<u>(521.336)</u>	<u>(2.841)</u>	<u>17.920</u>	<u>(325.721)</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 ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$ 2.638.473 (MUS\$ 749.100 al 31 de diciembre de 2020) los que incluyen activos por impuestos diferidos relacionados con resultados tributarios negativos de MUS\$ 9.030.059 (MUS\$ 1.433.474 al 31 de diciembre de 2020).

(*) Tal como se indica en la nota 2c), con fecha 26 de noviembre de 2021, la Compañía presentó el Plan de Reorganización y la Declaración de Divulgación asociada, en el que se incluyen en otros, las proyecciones financieras y las propuestas de emisión de nuevas acciones y de bonos convertibles, parte de ellos destinados a darse en pago de la deuda anterior a dicha fecha. Con esta información la administración actualizó la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto de acuerdo con lo indicado en la Nota 4c) para la Sociedad Latam Airlines Group en Chile, y determinó que ya no sería probable que se disponga de utilidades tributarias futuras en el período de proyección con los cuales compensar parte de las diferencias temporarias, por lo que registró una Provisión por el activo por impuestos diferidos que estima no será recuperable en el citado período por un monto de M\$1.251.912.

Gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
(Gasto)/Ingresos por impuestos a las ganancias		
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes	(47.139)	3.602
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	(460)	199
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes, neto, total	<u>(47.599)</u>	<u>3.801</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos a las ganancias		
(Gasto)/Ingreso diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	(521.336)	546.387
(Gasto)/Ingresos por impuestos diferidos, neto, total	<u>(521.336)</u>	<u>546.387</u>
(Gasto)/Ingresos por impuestos a las ganancias	<u>(568.935)</u>	<u>550.188</u>

Composición del gasto (ingreso) por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	(9.943)	(4.232)
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	(37.656)	8.033
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	<u>(47.599)</u>	<u>3.801</u>
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	4.309	(235.963)
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	(525.645)	782.350
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	<u>(521.336)</u>	<u>546.387</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos a las ganancias	<u>(568.935)</u>	<u>550.188</u>

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% al 31 de diciembre de 2021 y 2020).

	Por los ejercicios terminados		Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de		al 31 de diciembre de	
	2021	2020	2021	2020
	MUS\$	MUS\$	%	%
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias utilizando la tasa legal	1.102.736	1.378.547	(27,00)	(27,00)
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	54.775	58.268	(1,34)	(1,14)
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	9.444	19.529	(0,23)	(0,38)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	(30.928)	(40.528)	0,76	0,79
Otros incrementos (disminuciones):				
Impuesto diferido término anticipado de financiamiento de aeronave	205.458	294.969	(5,03)	(5,78)
Efecto impositivo por pérdidas por deterioro de plusvalía	-	(453.681)	-	8,89
Provisión de activos por impuestos diferidos no recuperables	(1.251.912)	(237.637)	30,65	4,65
Activo por Impuestos diferidos no registrados	(667.702)	(414.741)	16,35	8,12
Otros incrementos (disminuciones)	9.194	(54.538)	(0,23)	1,07
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	(1.671.671)	(828.359)	40,93	16,22
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias utilizando la tasa efectiva	(568.935)	550.188	13,93	(10,78)

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	(2.841)	1.883

NOTA 19 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	3.869.040	2.243.776
(b) Pasivos por arrendamiento	578.740	806.283
(c) Derivados de cobertura	2.734	2.734
(d) Derivados de no cobertura	2.937	2.937
Total corriente	4.453.451	3.055.730
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	3.566.804	5.489.078
(b) Pasivos por arrendamiento	2.381.898	2.314.723
Total no corriente	5.948.702	7.803.801

(a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
Préstamos a exportadores	159.161	151.701
Préstamos bancarios	415.087	385.490
Obligaciones garantizadas (3)(4)(7)(8)(10)	75.593	388.492
Otras obligaciones garantizadas (1)(5)	2.546.461	435.413
Subtotal préstamos bancarios	3.196.302	1.361.096
Obligaciones con el público	396.345	108.301
Arrendamientos financieros (3)(4)(6)(7)(8)(9)	199.885	774.379
Otros préstamos	76.508	-
Total corriente	3.869.040	2.243.776



	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS
No corriente		
Préstamos bancarios	106.751	139.783
Obligaciones garantizadas (3)(4)(7)(8)(10)	434.942	930.364
Otras obligaciones garantizadas (1)(5)	178.961	1.503.703
Subtotal préstamos bancarios	720.654	2.573.850
Obligaciones con el público	1.856.853	2.075.106
Arrendamientos financieros (3)(4)(6)(7)(8)(9)	989.297	840.122
Total no corriente	3.566.804	5.489.078
Total obligaciones con instituciones financieras	7.435.844	7.732.854

- (1) Durante marzo y abril de 2020, LATAM Airlines Group S.A. giró la totalidad (US\$ 600 millones) de la línea de crédito comprometida “Revolving Credit Facility (RCF)”. El financiamiento tiene vencimiento con fecha 29 de marzo de 2022. La línea es de carácter garantizado con colateral compuesto por aviones, motores y repuestos.
- (2) Con fecha 26 de mayo de 2020 LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia y Ecuador se acogieron, en el Tribunal para el distrito sur de Nueva York, a la protección del Capítulo 11 de la ley de quiebra de los Estados Unidos. Bajo la Sección 362 del Código de quiebra. Lo mismo ocurrió para TAM LINHAS AÉREAS S.A. y sus filiales (todas filiales de LATAM en Brasil), con fecha 9 de julio de 2020. El haberse acogido al Capítulo 11 suspende automáticamente la mayoría de las acciones contra LATAM y sus filiales, incluidas la mayoría de las acciones para cobrar las obligaciones financieras incurridas antes de la fecha de acogida del Capítulo 11 o para ejercer control sobre la propiedad de LATAM y sus filiales. En consecuencia, aunque la presentación de quiebra puede haber provocado incumplimientos para algunas de las obligaciones de LATAM y sus filiales, las contrapartes no pueden tomar ninguna acción como resultado de dichos incumplimientos.
- Al final del ejercicio, el Capítulo 11 retiene la mayor parte de las acciones sobre los deudores por lo que el repago de la deuda no se acelera. El Grupo continúa presentando su información financiera al 31 de diciembre de 2021, incluyendo su deuda financiera y arrendamientos, de acuerdo con las condiciones originalmente pactadas, pendiente de futuros acuerdos que pueda alcanzar con sus acreedores en virtud del Capítulo 11. Para los acuerdos que ya fueron modificados o extinguidos, la información financiera ha sido revelada de acuerdo con los nuevos términos y condiciones.
- (3) Con fecha 24 de junio 2020, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar ciertos contratos de arriendo de aeronaves. Como parte de los contratos rechazados se incluyeron 17 aeronaves financiadas bajo la estructura EETC con un monto de MMUS\$ 844,1 y una aeronave financiada con un lease financiero con un monto de MMUS\$ 4,5.
- (4) Con fecha 20 de octubre de 2020, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar un contrato de arriendo de aeronaves financiado bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 34,3.

- (5) Con fecha 29 de septiembre de 2020, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo un financiamiento Debtor-in-Possesion (“DIP”) por un total de MMUS\$ 2,450, que consiste en MMUS\$ 1,300 de un tramo A (“Tramo A”) y MMUS\$ 1,150 de un tramo C (“Tramo C”), de los cuales MMUS\$ 750 son proveídos por partes relacionadas. Las obligaciones bajo el DIP están garantizadas por activos de propiedad de LATAM y de ciertas de sus subsidiarias, incluyendo, pero no limitado a, acciones, ciertos motores y repuestos.
- Con fecha 8 de octubre de 2020, LATAM realizó un giro parcial por US\$MM 1,150 del Tramo A y Tramo C, y luego, en o alrededor del 22 de junio de 2021, LATAM realizó un giro adicional por US\$MM 500 del Tramo A y Tramo C.
- Con fecha 18 de octubre de 2021, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo aprobación de la Corte por un tramo B (“el “Tramo B”) del financiamiento Debtor-in-Possesion (“DIP”) por hasta un total de MMUS\$ 750. Las obligaciones de este Tramo B, al igual que los tramos anteriores, están garantizadas con las mismas garantías otorgadas por LATAM y sus filiales sujetas al Procedimiento Capítulo 11, sin limitación, prendas sobre acciones, ciertos motores y repuestos. Los siguientes giros del DIP se deben realizar al Tramo B hasta que la proporción girada de este último sea igual a la de los tramos anteriores. Una vez que esta proporción se iguale, los giros son pro-rata.
- Con fecha 10 de noviembre de 2021, la compañía realizó un giro parcial por US\$MM 200 del Tramo B y posteriormente el 28 de diciembre de 2021, LATAM realizó un nuevo giro por US\$MM 100. Con posterioridad a estos giros, LATAM todavía cuenta con MMUS\$ 1,250 de línea disponible para futuros giros.
- El DIP tiene fecha de vencimiento el 8 de abril de 2022, sujeto a una potencial extensión, a elección de LATAM, por 60 días adicionales en el evento que el plan de reorganización de LATAM haya sido confirmado por una orden del Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, pero el plan no sea efectivo aún.
- (6) Con fecha 31 de marzo 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó y, subsecuentemente con fecha 13 de abril de 2021, emitió una orden aprobando la moción presentada por la Compañía para extender ciertos contratos de arriendo de 3 aeronaves.
- (7) Con fecha 17 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de una aeronave financiada bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 130,7.
- (8) Con fecha 30 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 3 aeronaves financiadas bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 307,4.
- (9) Con fecha 1 de noviembre de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 1 motor financiado bajo un lease financiero con un monto de MUS\$ 19,5

(10) En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad cedió su participación en 5 establecimientos permanentes y dejó de controlar 6 Sociedades de cometido específico. Producto de lo anterior se modificó la clasificación de los pasivos financieros asociados a 18 aeronaves desde obligaciones garantizadas, 10 pasaron a ser arrendamientos financieros y 8 a pasivos por arrendamiento.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

Tipo de moneda	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Real brasileño	338.953	300.659
Peso chileno (U.F.)	639.710	679.983
Dólar estadounidense	6.457.181	6.752.212
Total	7.435.844	7.732.854



Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2021
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable		Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Préstamos a exportadores																		
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	114.000	-	-	-	-	114.000	123.366	-	-	-	-	123.366	Al Vencimiento	2,96	2,96
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.000	-	-	-	-	20.000	22.742	-	-	-	-	22.742	Al Vencimiento	4,20	4,20
0-E	HSBC	Inglaterra	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	13.053	-	-	-	-	13.053	Al Vencimiento	4,15	4,15
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	10.106	-	-	-	-	10.106	11.040	-	-	-	-	11.040	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	106.427	-	-	106.427	135	-	106.427	-	-	106.562	Trimestral	2,80	2,80
0-E	CITIBANK	EE.UU.	UF	60.935	-	-	-	-	60.935	64.293	-	-	-	-	64.293	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el público																		
97.030.000-7	BANCOESTADO	Chile	UF	-	159.679	-	-	343.218	502.897	49.584	159.679	-	-	355.114	564.377	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	-	-	700.000	800.000	-	1.500.000	187.082	-	698.450	803.289	-	1.688.821	Al Vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	16.079	12.412	34.958	37.891	97.135	198.475	17.926	12.412	34.044	37.466	96.379	198.227	Trimestral	1,48	1,48
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	29.054	11.661	32.639	34.970	58.388	166.712	31.375	11.661	32.188	34.733	57.983	167.940	Trimestral	1,64	1,64
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	-	2.209	24.703	32.327	85.119	144.358	-	2.209	24.703	32.327	85.119	144.358	Trimestral/Mensual	3,17	1,60
	SWAP Aviones llegados		US\$	10	-	-	-	-	10	10	-	-	-	-	10	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	273.199	-	-	-	-	273.199	274.403	-	-	-	-	274.403	Al Vencimiento	1,82	1,82
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	7.551	33.131	91.435	24.816	-	156.933	8.259	33.131	91.255	24.816	-	157.461	Trimestral	1,72	1,72
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	-	600.000	-	-	-	600.000	95	600.000	-	-	-	600.095	Al Vencimiento	2,00	2,00
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	1.644.876	-	-	-	1.644.876	-	1.630.390	-	-	-	1.630.390	Al Vencimiento	22,71	12,97
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	-	-	-	25.876	37.014	62.890	183	-	-	25.876	37.014	63.073	Trimestral	1,84	1,84
Arrendamientos financieros																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	682	1.370	-	-	-	2.052	694	1.370	-	-	-	2.064	Trimestral	3,68	3,23
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	19.101	52.371	12.513	-	-	83.985	19.198	52.371	12.359	-	-	83.928	Trimestral	1,37	0,79
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	7.216	19.537	28.165	-	-	54.918	7.313	19.537	27.905	-	-	54.755	Trimestral	1,56	0,96
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	1.335	15.612	52.010	54.443	138.058	261.458	4.472	15.612	51.647	54.064	137.430	263.225	Trimestral	2,09	2,09
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	16.601	50.373	135.201	17.492	-	219.667	17.755	50.373	127.721	17.188	-	213.037	Trimestral	4,03	2,84
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	800	3.842	11.562	647	-	16.851	903	3.842	11.562	647	-	16.954	Trimestral	1,88	1,88
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	-	-	-	248.354	284.773	533.127	1.771	-	-	244.490	280.341	526.602	Trimestral	2,88	2,03
Otros préstamos																		
0-E	Varios (**)		US\$	55.819	-	-	-	-	55.819	55.819	-	-	-	-	55.819	Al Vencimiento	-	-
Total				644.488	2.607.073	1.229.613	1.276.816	1.043.705	6.801.695	911.471	2.592.587	1.218.261	1.274.896	1.049.380	7.046.595			

(*) Notar que las obligaciones están por su vencimiento y obligaciones contractualues, por ende no presentan cualquier resolución de Capítulo 11.

(**) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2021
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable		Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos bancarios																		
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	619	-	324	-	-	943	666	-	324	-	-	990	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	74.661	-	-	-	-	74.661	98.864	-	-	-	-	98.864	Mensual	4,33	4,33
0-E	Merril Lynch Credit Products LLC	EE.UU	BRL	185.833	-	-	-	-	185.833	240.089	-	-	-	-	240.089	Mensual	3,95	3,95
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	433	2.482	2.872	11.539	-	17.326	637	2.481	2.872	11.539	-	17.529	Trimestral	2,74	2,74
0-E	GA Telessis LLC	EE.UU.	US\$	320	1.147	2.695	2.850	3.987	10.999	409	1.147	2.695	2.850	3.987	11.088	Mensual	14,72	14,72
Otros préstamos																		
0-E	DEUTCHEBANK (*)	Brasil	US\$	20.689	-	-	-	-	20.689	20.689	-	-	-	-	20.689	Al Vencimiento		
Total				282.555	3.629	5.891	14.389	3.987	310.451	361.354	3.628	5.891	14.389	3.987	389.249			
Total consolidado				927.043	2.610.702	1.235.504	1.291.205	1.047.692	7.112.146	1.272.825	2.596.215	1.224.152	1.289.285	1.053.367	7.435.844			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2020
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable		Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Préstamos a exportadores																		
97.032.000-8	SCOTIABANK	Chile	US\$	74.000	-	-	-	-	74.000	76.929	-	-	-	-	76.929	Al Vencimiento	3,08	3,08
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40.000	-	-	-	-	40.000	41.542	-	-	-	-	41.542	Al Vencimiento	3,49	3,49
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.000	-	-	-	-	20.000	20.685	-	-	-	-	20.685	Al Vencimiento	4,20	4,20
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.545	-	-	-	-	12.545	Al Vencimiento	4,15	4,15
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	11.255	-	-	-	-	11.255	11.665	-	-	-	-	11.665	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	139.459	-	-	139.459	3.300	-	139.459	-	-	142.759	Trimestral	2,80	2,80
76.362.099-9	BTG PACTUAL CHILE	Chile	UF	-	67.868	-	-	-	67.868	1.985	67.237	-	-	-	69.222	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el público																		
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	-	177.846	-	382.267	560.113	25.729	-	177.715	-	395.652	599.096	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	-	-	-	700.000	800.000	1.500.000	82.572	-	-	698.450	803.289	1.584.311	Al Vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	31.039	43.655	91.002	97.621	210.956	474.273	40.931	47.668	87.767	96.513	209.612	482.491	Trimestral/ Semestral	2,95	2,95
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	42.740	34.150	77.693	81.244	35.302	271.129	50.001	34.150	75.808	80.316	34.969	275.244	Trimestral	3,11	3,11
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	6.329	11.606	19.935	-	-	37.870	7.952	12.522	19.588	-	-	40.062	Semestral	6,21	6,21
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	30.590	24.080	67.730	72.881	187.132	382.413	39.516	24.080	67.014	72.494	186.283	389.387	Trimestral	2,88	2,88
0-E	SMBC	EE.UU.	US\$	130.000	-	-	-	-	130.000	13.1662	-	-	-	-	13.1662	Al Vencimiento	1,73	1,73
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	10	-	-	-	-	10	10	-	-	-	-	10	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	273.199	-	-	-	273.199	1.395	272.794	-	-	-	274.189	Al Vencimiento	1,92	1,92
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	82.498	72.206	117.084	19.731	-	29.1519	88.880	72.206	114.589	19.499	-	295.174	Trimestral	2,67	2,67
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	-	-	600.000	-	-	600.000	138	-	600.000	-	-	600.138	Al Vencimiento	2,27	2,27
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	-	793.003	-	-	793.003	-	-	769.615	-	-	769.615	Al Vencimiento	18,95	12,26
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	EE.UU.	US\$	5.965	-	-	-	-	5.965	6.017	-	-	-	-	6.017	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	13.875	2.034	2.052	-	-	17.961	13.922	2.034	2.052	-	-	18.008	Trimestral	1,99	1,54
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	77.994	58.993	113.186	43.778	18.841	312.792	78.860	58.993	109.086	42.558	18.619	308.116	Trimestral	2,58	1,77
0-E	PEFCO	EE.UU.	US\$	1.926	-	-	-	-	1.926	1.938	-	-	-	-	1.938	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	14.834	2.326	791	-	-	17.951	14.909	2.326	788	-	-	18.023	Trimestral	1,81	1,41
0-E	WELLS FARGO	EE.UU.	US\$	112.987	99.975	230.416	98.028	-	54.1406	114.994	99.975	219.624	96.556	-	53.149	Trimestral	2,43	1,74
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	214.56	17.626	26.165	-	-	65.247	21.550	17.626	25.840	-	-	65.016	Trimestral	1,30	0,76
0-E	RRPF ENGINE	Inglaterra	US\$	2.058	3.644	7.752	5.035	-	18.489	2.602	3.644	7.752	5.035	-	19.033	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	EE.UU.	US\$	4.538	4.631	12.808	753	-	22.730	4.599	4.632	12.608	752	-	22.591	Trimestral	1,61	1,01
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	11.519	9.385	25.937	768	-	47.609	11.595	9.386	25.563	767	-	47.311	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	58.512	49.240	135.489	84.178	-	327.419	60.094	49.240	125.274	82.149	-	316.757	Trimestral	4,00	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	8.996	9.062	1.464	-	-	19.522	9.319	9.009	1.435	-	-	19.763	Mensual	1,98	1,98
Total				815.121	783.680	2.639.812	1.204.017	1.634.498	7.077.128	977.836	787.522	2.581.577	1.195.089	1.648.424	7.190.448			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2020
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/000 1-60, 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 nomin %
Préstamos bancarios																				
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	409	318	216	-	-	943	333	311	324	-	-	968	Mensual	6,01	6,01		
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	80.175	-	-	-	-	80.175	91.672	-	-	-	-	91.672	Mensual	4,34	4,34		
0-E	BANCO DO BRASIL	Brasil	BRL	199.557	-	-	-	-	199.557	208.987	-	-	-	-	208.987	Mensual	3,95	3,95		
Arrendamientos financieros																				
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	30.253	-	51.007	-	-	81.260	31.308	-	51.007	-	-	82.315	Trimestral/ Semestra	4,09	4,09		
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	2.342	797	1.620	-	-	4.759	2.439	797	1.620	-	-	4.856	Trimestral	2,00	2,00		
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	144.120	-	-	-	-	144.120	141.094	-	-	-	-	141.094	Trimestral	3,07	3,07		
0-E	GA Telessis LLC	EE.UU.	US\$	486	950	2.623	2.772	5.430	12.261	486	991	2.623	2.772	5.642	12.514	Mensual	14,72	14,72		
Total				457.342	2.065	55.466	2.772	5.430	523.075	476.319	2.099	55.574	2.772	5.642	542.406					
Total consolidado				1.272.463	785.745	2.695.278	1.206.789	1.639.928	7.600.203	1.454.155	789.621	2.637.151	1.197.861	1.654.066	7.732.854					

(b) Pasivos por Arrendamientos:

El movimiento de los pasivos por arrendamiento correspondiente al ejercicio informado es el siguiente:

	Aeronaves	Otros	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	3.042.231	129.926	3.172.157
Nuevos contratos	-	543	543
Término de contratos (*)	(7.435)	(285)	(7.720)
Renegociaciones	(35.049)	4.919	(30.130)
Pagos	(131.427)	(36.689)	(168.116)
Intereses devengados	158.253	9.348	167.601
Diferencias de cambio	-	(7.967)	(7.967)
Diferencia por conversión filiales	-	(38)	(38)
Otros variaciones	-	(5.324)	(5.324)
Total cambios	(15.658)	(35.493)	(51.151)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	3.026.573	94.433	3.121.006
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	3.026.573	94.433	3.121.006
Nuevos contratos	518.478	875	519.353
Término de contratos (*)	(724.193)	(5.300)	(729.493)
Renegociaciones	101.486	5.717	107.203
Pagos	(95.831)	(24.192)	(120.023)
Intereses devengados	88.245	8.334	96.579
Diferencias de cambio	-	3.356	3.356
Diferencia por conversión filiales	-	(2.332)	(2.332)
Otros variaciones	(31.097)	(3.914)	(35.011)
Total cambios	(142.912)	(17.456)	(160.368)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	2.883.661	76.977	2.960.638

(*) Rechazos flota del periodo

La Sociedad reconoce los pagos por intereses relacionados con los pasivos por arrendamiento en el resultado consolidado en el rubro de Costos financieros (Ver Nota 27(d)).

(c) Derivados de cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Valor justo de derivados de tasa de interés	2.734	2.734	-	-	2.734	2.734
Total derivados de cobertura	2.734	2.734	-	-	2.734	2.734

(d) Derivados de no cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de no cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Derivado de Combustible no registrado como cobertura	2.937	2.937	-	-	2.937	2.937
Total derivados de no cobertura	2.937	2.937	-	-	2.937	2.937

Los derivados de moneda extranjera corresponden a opciones, forwards y swap.

Operaciones de cobertura

Los valores justos de activos/ (pasivos) netos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Swaps de tasas de interés (1)	(2.734)	(2.734)
Opciones de combustible (2)	17.641	1.296

(1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves y créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(2) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

La Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja y de valor razonable (en el caso de los CCS). En el caso de las coberturas de combustible, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados en los próximos 12 meses desde la fecha de estado de situación financiera

consolidado, mientras que en el caso de las coberturas de tasas de interés, éstas ocurrirán e impactarán resultados a lo largo de la vida de los préstamos asociados, hasta su madurez. En el caso de las coberturas de moneda a través de un CCS, hay un grupo de relaciones de cobertura, en el que se generan dos tipos de coberturas contables, una de flujo de caja por el componente US\$/UF; y otra de valor razonable, por el componente de tasa flotante US\$. El otro grupo de relaciones de cobertura, solo se genera cobertura contable de flujo de caja por el componente US\$/UF.

Todas las operaciones de cobertura han sido realizadas para transacciones altamente probables, excepto para cobertura de combustible (ver nota 3).

Dado que ninguna de las coberturas resultó en el reconocimiento de un activo no financiero, ninguna porción del resultado de los derivados reconocido en el patrimonio neto fue transferido al valor inicial de ese tipo de activos.

Los montos reconocidos en resultados integrales y transferidos desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio, son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el ejercicio	38.870	(105.776)
Abono (cargo) transferido desde patrimonio	16.641	(13.016)

Ver nota 25 (f) para reclasificación a resultados de cada operación de cobertura y los impuestos diferidos relacionados en la Nota 18 b).

NOTA 20 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

La composición de las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.966.633	1.757.799
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	2.893.520	564.326
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	<u>4.860.153</u>	<u>2.322.125</u>

(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Acreedores comerciales	1.460.832	1.281.432
Otras cuentas por pagar	505.801	476.367
Total	<u>1.966.633</u>	<u>1.757.799</u>

A continuación, se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento	375.144	116.103
Proveedores compras técnicas	328.811	281.452
Handling y ground handling	176.142	137.626
Tasas embarque	171.128	181.049
Arriendos, mantenciones y servicios IT	143.586	110.472
Asesorías y servicios profesionales	129.682	146.753
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	104.241	142.709
Otros gastos del personal	90.410	105.696
Combustible	77.171	143.119
Servicios a bordo	56.072	58.099
Publicidad	49.865	53.419
Compañías Aéreas	32.152	27.668
Tripulación	12.007	16.541
Cumplimiento de metas	11.144	6.622
Flota JOL	9.891	7.840
Servicios terrestres	6.553	10.466
Otros	192.634	212.165
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.966.633</u>	<u>1.757.799</u>

b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores (*)	1.166.181	460.082
Gastos de personal devengados	59.327	72.696
Cuentas por pagar al personal (**)	58.153	2.186
Otros reclamos acordados (****)	1.575.005	-
Otros pasivos devengados (***)	34.854	29.362
Total pasivos devengados	<u>2.893.520</u>	<u>564.326</u>

(*) Además de la cuenta por pagar por mantenimiento del curso normal de operaciones, este monto incluye algunos reclamos acordados con arrendadores de aviones relacionados con el mantenimiento.

(**) Participación en utilidades y bonos (Nota 23 letra b).

(***) Ver Nota 22.

(****) Este monto incluye algunos reclamos acordados de flota, asociados a las negociaciones producto del Procedimiento Capítulo 11.

Los saldos incluyen Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, los montos que serán parte del acuerdo de reorganización, producto de la entrada al Procedimiento Capítulo 11 el día 26 de mayo de 2020, y el día 9 de julio para las filiales de LATAM en Brasil.

NOTA 21 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	24.330	21.188	490.217	364.342	514.547	385.530
Contingencias civiles	3.154	2.266	92.955	103.984	96.109	106.250
Contingencias laborales	388	320	98.254	48.115	98.642	48.435
Otros	-	-	21.855	17.821	21.855	17.821
Provisiones Investigación						
Comisión Europea (2)	-	-	9.300	10.097	9.300	10.097
Provisiones por contratos onerosos (3)	-	-	-	44.000	-	44.000
Total otras provisiones (4)	27.872	23.774	712.581	588.359	740.453	612.133

(1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la Sociedad. Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la Sociedad.

La dotación de provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

(2) Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

(3) Durante el ejercicio 2020, basado en información de mercado sobre la caída en el precio de algunos activos se constituyó una provisión por contratos onerosos asociado a los compromisos de compra de aeronaves. Esta provisión fue reversada durante el ejercicio 2021 como consecuencia de los distintos acuerdos firmados por la Compañía.

- (4) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020, incluye el valor razonable correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de la normativa NIIF y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a NIIF 3.

Movimiento de provisiones:

	Contingencias (1)	Investigación Comisión Europea (2)	Contratos Onerosos	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	282.392	9.217	-	291.609
Incremento en provisiones	408.078	-	44.000	452.078
Provisión utilizada	(47.238)	-	-	(47.238)
Diferencia por conversión filiales	(58.654)	-	-	(58.654)
Reverso de provisiones	(25.563)	-	-	(25.563)
Diferencia de cambio	(979)	880	-	(99)
Saldos al 31 de diciembre de 2020	558.036	10.097	44.000	612.133
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	731.153	9.300	-	740.453

- (1) Saldos acumulados incluyen depósito judicial entregado en garantía, con respecto al “Fundo Aeroviario” (FA), por MMUS\$ 65, realizado con el fin de suspender la cobranza y aplicación de multa. La Compañía está discutiendo en el Tribunal la constitucionalidad del requerimiento realizado por FA, calculado a la razón de 2,5% sobre la nómina, en una demanda legal. Inicialmente el pago de dicha contribución fue suspendido por una decisión judicial preliminar y cerca de 10 años después, esta misma decisión fue revocada. Como la decisión no es definitiva, la Compañía ha depositado los valores en abierto hasta aquella fecha, para así, evitar el proseguimiento de la cobranza y la aplicación de la multa.

Por último, si la decisión final es favorable a la Compañía, el depósito realizado y los pagos hechos posteriormente volverán a TAM. Por otro lado, si el tribunal confirma la primera decisión, dicho depósito se convertirá en un pago definitivo a favor del Gobierno de Brasil. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2021 se encuentra descrita en la Nota 31 en el N° Rol de la causa 2001.51.01.012530-0.

(2) Provisión por Investigación Comisión Europea

Provisión constituida con ocasión del proceso iniciado en diciembre de 2007 por la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea en contra de más de 25 líneas aéreas cargueras, entre las cuales se encuentra Lan Cargo S.A., y que forma parte de la investigación global iniciada en el año 2006 por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea, la que fuera llevada a cabo en forma conjunta por las autoridades Europeas y de los Estados Unidos de Norteamérica.

Respecto a Europa, la Dirección General de Competencia impuso multas por un total de € 799.445.000 (setecientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y cinco mil Euros) por infracciones a la normativa de la Unión Europea sobre libre competencia en contra de once (11) aerolíneas, entre las cuales se encuentran LATAM Airlines Group S.A. y su filial Lan Cargo S.A. Por su parte, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A., en forma solidaria, han sido multadas por la cantidad de € 8.220.000 millones (ocho millones doscientos veinte mil Euros), por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de LATAM. Con fecha 24 de enero de 2011, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea volvió a adoptar su decisión original de imponer a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa antes mencionada. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2021 se encuentra descrita en la Nota 31 en el punto 2 juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

NOTA 22 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (1)(2)	2.273.137	2.036.880	512.056	702.008	2.785.193	2.738.888
Impuesto a las ventas	3.870	7.609	-	-	3.870	7.609
Retenciones	31.509	27.853	-	-	31.509	27.853
Otros impuestos	4.916	3.931	-	-	4.916	3.931
Otros pasivos varios	19.144	12.518	-	-	19.144	12.518
Total otros pasivos no financieros	2.332.576	2.088.791	512.056	702.008	2.844.632	2.790.799

Movimiento Ingresos diferidos

	Ingresos diferidos				Caducidad pasajes	Ajustes aplicación NIC 29 Hiperinflación Argentina	Otras provisiones	Saldo final
	Saldo inicial	(1)	Fidelización (acreditación y canje)	MUS\$				
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	3.540.466	1.970.203	(2.554.476)	(137.176)	(72.670)	(3.485)	(3.974)	2.738.888
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	2.738.888	4.221.168	(4.053.345)	(12.091)	(114.227)	-	4.800	2.785.193

(1) El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020; y al programa de pasajero frecuente LATAM Pass.

LATAM Pass es el programa de pasajero frecuente de LATAM que permite premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de millas o puntos que pueden ser canjeados por pasajes o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan millas o puntos LATAM Pass cada vez que vuelan en LATAM y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

(2) Al 31 de diciembre de 2021, los Ingresos diferidos incluyen MUS\$ 58.509 correspondiente al saldo por devengar de la compensación comprometida por Delta Air Lines, Inc., el cual es reconocido en resultados, en función de la estimación de diferenciales de ingresos, hasta la implementación de la alianza estratégica. Durante el ejercicio, la Sociedad ha reconocido MUS\$ 118.188 por este concepto.

Adicionalmente, la Sociedad mantiene un saldo de MUS\$ 29.507 en el rubro Cuentas por pagar comerciales del Estado de Situación Financiera, correspondiente a la compensación de los costos a incurrir.

NOTA 23 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Prestaciones por jubilación	35.075	51.007
Prestaciones por renunciias	5.817	8.230
Otras prestaciones	15.341	14.879
Total provisiones por beneficios a los empleados	56.233	74.116

a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciias y otras prestaciones:

	Saldo inicial	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes	Beneficios pagados	(Ganancia)/ Pérdida Actuarial	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	93.570	(18.759)	(8.634)	3.968	3.971	74.116
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	74.116	(11.391)	(5.136)	10.018	(11.374)	56.233

Los principales supuestos empleados en el cálculo, para la provisión en Chile, se presentan a continuación:

Supuestos	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
Tasa de descuento	5,81%	2,67%
Tasa esperada de incremento salarial	3,00%	2,80%
Tasa de rotación	5,14%	5,56%
Tasa de mortalidad	RV-2014	RV-2014
Tasa de inflación	3,44%	2,8%
Edad de jubilación mujeres	60	60
Edad de jubilación hombres	65	65

La tasa de descuento corresponde a la tasa de los Bonos del Banco Central de Chile BCP a 20 años plazo. Las tablas de mortalidad RV-2014, corresponden a las establecidas por la Comisión para el Mercado Financiero de Chile y para la determinación de las tasas de inflación se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

El cálculo del valor presente de la obligación por beneficios definidos es sensible a la variación de algunos supuestos actuariales como tasa de descuento, incremento salarial, rotación e inflación.

A continuación, se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Tasa de descuento		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(2.642)	(4.576)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	2.959	5.244
Tasa de Crecimiento Salarial		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	2.849	4.946
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(2.613)	(4.678)

(b) Provisión por beneficio, corto plazo:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Participación en utilidades y bonos (*)	58.153	2.186

(*) Cuentas por pagar al personal (Nota 20 letra b)

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

(c) Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Sueldos y salarios	825.792	850.557
Beneficios a corto plazo a los empleados	122.650	41.259
Otros gastos de personal	93.457	70.244
Total	1.041.899	962.060

NOTA 24 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Mantenión aeronaves y motores	276.816	392.347
Flota (JOL)	124.387	208.037
Tasas Aeroportuarias y de Sobrevuelo	26.321	-
Provisión vacaciones y gratificaciones	14.545	15.036
Otros pasivos varios	30.357	36.180
Total cuentas por pagar, no corrientes	472.426	651.600

NOTA 25 - PATRIMONIO

(a) Capital

El objetivo de la Sociedad es mantener un nivel adecuado de capitalización, que le permita asegurar el acceso a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a sus accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2021, es la cantidad de MUS\$ 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones (MUS\$ 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones al 31 de diciembre de 2020), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento.

(b) Acciones autorizadas y pagadas

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones totalmente pagadas:

Movimiento acciones totalmente pagadas:

	Nro. de acciones	Valor movimiento de acciones (1) MUS\$	Costo emisión y colocación de acciones (2) MUS\$	Capital Pagado MUS\$
Acciones pagadas al 1 de enero de 2020	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2020	-	-	-	-
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2020	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
Acciones pagadas al 1 de enero de 2021	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2021	-	-	-	-
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2021	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265

(1) Los montos informados corresponden sólo a los originados por el pago de las acciones suscritas.

(2) Disminución del capital por la capitalización de las reservas por Costos emisión y colocación de acciones de acuerdo a lo establecido en las correspondientes Juntas Extraordinarias de Accionistas, en las que dichas disminuciones fueron autorizadas.

(c) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUS\$ (178) corresponde a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones que mantenía en cartera.

(d) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial MUS\$	Plan de opciones sobre acciones MUS\$	Saldo final MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	36.289	946	37.235
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	37.235	-	37.235

Estas reservas dicen relación con los “Pagos basados en acciones”, explicados en Nota 34.

(e) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial MUS\$	Transacciones con no controlantes MUS\$	Reservas legales MUS\$	Saldo final MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	2.452.469	(3.125)	2.675	2.452.019
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	2.452.019	(3.383)	(538)	2.448.098

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 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)	(213.273)
Otras	(3.558)	(3.020)
Total	2.448.098	2.452.019

- Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor razonable de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.
- Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Comisión para el Mercado Financiero en el año 1979, en la Circular N° 1529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distribuable y sólo puede ser capitalizada.
- El saldo al 31 de diciembre de 2021, corresponde a la pérdida generada por: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. en la adquisición de acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. por MUS\$ (3.480) y MUS\$ (20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolinhas Brasileiras S.A. por MUS\$ (885), la adquisición de Inversiones Lan S.A. de la participación no controladora en Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A. por un monto de MUS\$ (2) y la adquisición de participación no controladora de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MUS\$ (21.526) a través de Holdco Ecuador S.A., (3) la pérdida por la adquisición de la participación no controladora de Multiplus S.A. por MUS\$ (184.135)(ver Nota 1), (4), la adquisición de participación no controladora de Latam Airlines Perú S.A. a través de Latam Airlines Group S.A. por un monto de MUS\$ (3.225) y adquisición de la participación no controladora de LAN Argentina S.A. y de Inversora Cordillera a través de Transportes Aéreos del Mercosur S.A. por un monto de MUS\$ (3.383).

(f) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por diferencias de cambio por conversión	Reservas de cobertura de flujo de caja	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	(2.890.287)	56.892	-	(22.940)	(2.856.335)
Cambio en el valor razonable					
del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	(105.776)	-	-	(105.776)
Reclasificado de ORI a resultados	-	(13.016)	-	-	(13.016)
Impuesto diferido	-	959	-	-	959
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	-	(3.968)	(3.968)
Impuesto Diferido IAS Actuarialespor Beneficios a los empleados	-	-	-	923	923
Diferencia por conversión filiales	(900.226)	-	-	-	(900.226)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	(3.790.513)	(60.941)	-	(25.985)	(3.877.439)
Aumento (disminución) por aplicación					
de nuevas normas contables	-	380	(380)	-	-
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	(3.790.513)	(60.941)	-	(25.985)	(3.877.439)
Cambio en el valor razonable					
del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	39.602	(23.692)	-	15.910
Reclasificado de ORI a resultados	-	(16.641)	6.509	-	(10.132)
Impuesto diferido	-	(58)	-	-	(58)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	-	10.017	10.017
Impuesto Diferido IAS Actuarialespor Beneficios a los empleados	-	-	-	(2.782)	(2.782)
Diferencia por conversión filiales	18.354	(732)	-	-	17.622
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	(3.846.862)

(f.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.

(f.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor razonable al cierre de cada período, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

Incluye el saldo del costo de las coberturas descontinuadas en los que la partida cubierta sigue existiendo. Esta se debe ir amortizando a medida que la Deuda se va a resultado.

(f.3) Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos

Se originan por incrementos o disminuciones en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos, debido a cambios en las suposiciones actuariales y ajustes por experiencia, este último originado por diferencias entre los supuestos iniciales y los sucesos efectivamente ocurridos en el plan.

(g) Ganancias (pérdidas) acumuladas

Movimiento de las Ganancias (pérdidas) acumuladas:

Periodos	Saldo inicial	Resultado del ejercicio	Dividendos	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	352.272	(4.545.887)	-	(4.193.615)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	(4.193.615)	(4.647.491)	-	(8.841.106)

(h) Dividendos por acción

Durante el año 2021 y 2020 no se pagó dividendo.

NOTA 26 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Pasajeros	3.342.381	2.713.774
Carga	1.541.634	1.209.893
Total	4.884.015	3.923.667

NOTA 27 - COSTOS Y GASTOS POR NATURALEZA

(a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Combustible	1.487.776	1.045.343
Otros arriendos y tasas aeronáuticas (*)	755.188	720.005
Arriendo de aviones (**)	120.630	-
Mantenimiento	533.738	472.382
Comisiones	89.208	91.910
Servicios a pasajeros	77.363	97.688
Otros costos de operaciones	959.427	1.221.183
Total	<u>4.023.330</u>	<u>3.648.511</u>

(*) Se incluyen dentro de este monto gastos por arrendamiento (ver nota 2.21)

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

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Pagos por arrendamientos de activos de bajo valor	19.793	21.178
Concesiones reconocidas directamente en resultado	-	(110)
Total	<u>19.793</u>	<u>21.068</u>

(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Depreciación (*)	1.114.232	1.219.586
Amortización	51.162	169.800
Total	<u>1.165.394</u>	<u>1.389.386</u>

(*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos (Ver Nota 17(a)) y del mantenimiento de las aeronaves reconocidas como activos por derecho de uso. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación al 31 de diciembre de 2021 es MUS\$ 351.701 y de MUS\$ 276.908 para mismo período 2020.

(c) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	580.193	314.468
Arrendamientos financieros	46.679	45.245
Pasivos por arrendamientos	121.147	170.918
Otros instrumentos financieros	57.525	56.348
Total	<u>805.544</u>	<u>586.979</u>

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 23, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

(d) Pérdidas (ganancias) de actividades de reestructuración

Las Pérdidas (ganancias) de actividades de reestructuración se detallan a continuación.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Ajuste valor neto de realización flota disponible para la venta	73.595	331.522
Rechazo de contratos de flota	1.564.973	269.467
Rechazo de contratos IT	26.368	-
Indemnizaciones por reestructuración (*)	46.938	290.831
Asesorías legales	91.870	76.541
Renegociación de contratos de flota	516.559	-
Otros	16.879	21.648
Total	<u>2.337.182</u>	<u>990.009</u>

(*) Ver Nota 2.1, letra c.

(e) Otras (ganancias) pérdidas

Las Otras (ganancias) pérdidas se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Cobertura de combustible	-	82.487
Bajas de slot	-	36.896
Compromiso de compra	(44.000)	44.000
Deterioro de la plusvalía	-	1.728.975
Otros	13.326	(17.569)
Total	<u>(30.674)</u>	<u>1.874.789</u>

NOTA 28 - OTROS INGRESOS, POR FUNCIÓN

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Tours	11.209	22.499
Arriendo de aviones	6.852	46.045
Aduanas y almacenaje	27.089	25.138
Mantenimiento	15.602	18.579
Canjes LATAM Pass no aéreos	40.481	42.913
Otros ingresos varios (*)	126.098	255.828
Total	<u>227.331</u>	<u>411.002</u>

(*) Se incluye dentro de este monto MUS 118.188 de 2021 y MUS\$ 132.467 de 2020 correspondientes a la compensación de Delta Air Lines Inc por el JBA firmado en 2019.

NOTA 29 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano, real brasileño y guaraní.

La moneda funcional se define como la moneda del entorno económico principal en el que opera una entidad y en cada entidad todas las otras monedas se definen como moneda extranjera.

Considerando lo anterior, los saldos por moneda señalados en la presente nota, corresponden a la sumatoria del concepto moneda extranjera de cada una de las entidades que componen LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	31 de diciembre de			
	2021	2020	2019	2018
Peso argentino	102,75	84,14	59,83	37,74
Real brasileño	5,57	5,18	4,01	3,87
Peso chileno	844,69	710,95	748,74	694,77
Peso colombiano	4.002,52	3.421,00	3.271,55	3.239,45
Euro	0,88	0,81	0,89	0,87
Dólar australiano	1,38	1,30	1,43	1,42
Boliviano	6,86	6,86	6,86	6,86
Peso mexicano	20,53	19,93	18,89	19,68
Dólar neozelandés	1,46	1,39	1,49	1,49
Nuevo sol peruano	3,98	3,62	3,31	3,37
Peso uruguayo	44,43	42,14	37,24	32,38

Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
<u>Activos corrientes</u>		
Efectivo y equivalentes al efectivo	262.886	483.303
Peso argentino	6.440	16.885
Real brasileño	9.073	13.157
Peso chileno	9.759	32.368
Peso colombiano	4.745	2.168
Euro	7.099	10.361
Dólar estadounidense	195.264	369.455
Otras monedas	30.506	38.909
Otros activos financieros, corriente	12.728	12.981
Peso argentino	4	311
Real brasileño	4	4
Peso chileno	4.440	3.987
Peso colombiano	111	132
Euro	1.720	1.867
Dólar estadounidense	5.242	5.639
Otras monedas	1.207	1.041
Otros activos no financieros, corrientes	34.613	42.973
Peso argentino	5.715	11.058
Real brasileño	1.488	2.985
Peso chileno	20.074	15.913
Peso colombiano	121	175
Euro	1.936	2.667
Dólar estadounidense	1.106	2.351
Otras monedas	4.173	7.824

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
<u>Activos corrientes</u>		
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	156.824	177.491
Peso argentino	6.850	1.881
Real brasileño	53	841
Peso chileno	47.392	38.340
Peso colombiano	455	209
Euro	24.143	24.370
Dólar estadounidense	56.676	98.385
Otras monedas	21.255	13.465
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	502	430
Peso chileno	19	9
Dólar estadounidense	483	421
Activos por impuestos corrientes	8.674	11.050
Peso argentino	322	389
Real brasileño	47	887
Peso chileno	681	1.003
Peso colombiano	1.618	675
Euro	70	235
Dólar estadounidense	406	354
Sol peruano	4.450	5.220
Otras monedas	1.080	2.287
Total activos corrientes	476.227	728.228
Peso argentino	19.331	30.524
Real brasileño	10.665	17.874
Peso chileno	82.365	91.620
Peso colombiano	7.050	3.359
Euro	34.968	39.500
Dólar estadounidense	259.177	476.605
Otras monedas	62.671	68.746

	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS
<u>Activos no corrientes</u>		
Otros activos financieros, no corrientes	10.700	9.486
Real brasileño	3.326	3.574
Peso chileno	62	69
Peso colombiano	231	284
Euro	2.384	1.369
Dólar estadounidense	2.524	2.490
Otras monedas	2.173	1.700
Otros activos no financieros, no corriente	12.197	36.251
Peso argentino	32	39
Real brasileño	6.924	12.974
Dólar estadounidense	5.241	3.732
Otras monedas	-	19.506
<u>Activos no corrientes</u>		
Cuentas por cobrar, no corrientes	3.985	4.984
Peso chileno	3.985	4.984
Activos por impuestos diferidos	6.720	2.228
Peso colombiano	4.717	221
Dólar estadounidense	10	13
Otras monedas	1.993	1.994
Total activos no corrientes	33.602	52.949
Peso argentino	32	39
Real brasileño	10.250	16.548
Peso chileno	4.047	5.053
Peso colombiano	4.948	505
Euro	2.384	1.369
Dólar estadounidense	7.775	6.235
Otras monedas	4.166	23.200

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS
<u>Pasivos corrientes</u>				
Otros pasivos financieros, corrientes	179.777	239.712	177.471	86.573
Peso argentino	1	2	-	-
Real brasileño	31	59	210	163
Peso chileno	135.431	40.552	159.541	70.639
Euro	259	87	184	258
Dólar estadounidense	43.919	198.996	17.460	15.504
Otras monedas	136	16	76	9
Cuentas por pagar comerciales y otras				
cuentas por pagar, corrientes	1.317.418	1.285.233	50.312	20.908
Peso argentino	234.358	228.069	2.335	7.315
Real brasileño	70.523	71.446	653	37
Peso chileno	280.405	312.921	44.438	10.991
Peso colombiano	7.673	12.300	1.134	1.165
Euro	134.146	143.780	887	41
Dólar estadounidense	472.800	392.914	73	912
Sol peruano	2.487	11.759	310	222
Peso mexicano	11.297	16.546	29	60
Libra esterlina	45.096	35.269	86	45
Peso uruguayo	775	441	58	-
Otras monedas	57.858	59.788	309	120
Cuentas por pagar a entidades				
relacionadas, corrientes	57	(229)	-	-
Peso chileno	6	-	-	-
Dólar estadounidense	51	(229)	-	-
Otras provisiones, corrientes	-	14	4.980	1.628
Peso chileno	-	-	25	29
Otras monedas	-	14	4.955	1.599

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
<u>Pasivos corrientes</u>	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pasivos por impuestos, corrientes	-	399	-	-
Dólar estadounidense	-	399	-	-
Otros pasivos no financieros, corrientes	29.057	42.467	-	50
Peso argentino	1.604	961	-	-
Real brasileño	859	976	-	3
Peso chileno	1.332	5.836	-	1
Peso colombiano	941	622	-	38
Euro	1.375	3.206	-	-
Dólar estadounidense	21.174	19.707	-	-
Otras monedas	1.772	11.159	-	8
Total pasivos corrientes	1.526.331	1.567.596	232.763	109.159
Peso argentino	235.963	229.032	2.335	7.315
Real brasileño	71.413	72.481	863	203
Peso chileno	417.174	359.309	204.004	81.660
Peso colombiano	8.614	12.922	1.134	1.203
Euro	135.780	147.073	1.071	299
Dólar estadounidense	537.944	611.787	17.533	16.416
Otras monedas	119.443	134.992	5.823	2.063



Pasivos no corrientes	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes	33.205	268.320	15.375	4.250	359.623	403.841
Peso chileno	1.512	180.150	896	1.320	355.636	398.199
Real brasileño	86	351	-	-	-	-
Euro	135	427	90	-	-	-
Dólar estadounidense	31.413	87.280	14.389	2.930	3.987	5.642
Otras monedas	59	112	-	-	-	-
Cuentas por pagar, no corrientes	114.097	70.145	1.451	1.390	342	241
Peso chileno	41.456	47.752	1.451	1.390	342	241
Dólar estadounidense	71.339	21.051	-	-	-	-
Otras monedas	1.302	1.342	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	49.420	45.834	-	-	-	-
Peso argentino	1.074	696	-	-	-	-
Real brasileño	27.532	26.872	-	-	-	-
Peso colombiano	255	278	-	-	-	-
Euro	10.820	11.736	-	-	-	-
Dólar estadounidense	9.739	6.252	-	-	-	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	44.816	64.152	-	-	-	-
Peso chileno	44.816	64.152	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	241.538	448.451	16.826	5.640	359.965	404.082
Peso argentino	1.074	696	-	-	-	-
Real brasileño	27.618	27.223	-	-	-	-
Peso chileno	87.784	292.054	2.347	2.710	355.978	398.440
Peso colombiano	255	278	-	-	-	-
Euro	10.955	12.163	90	-	-	-
Dólar estadounidense	112.491	114.583	14.389	2.930	3.987	5.642
Otras monedas	1.361	1.454	-	-	-	-

Resumen general de moneda extranjera:	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Total activos	509.829	781.177
Peso argentino	19.363	30.563
Real brasileño	20.915	34.422
Peso chileno	86.412	96.673
Peso colombiano	11.998	3.864
Euro	37.352	40.869
Dólar estadounidense	266.952	482.840
Otras monedas	66.837	91.946
Total pasivos	2.377.423	2.534.928
Peso argentino	239.372	237.043
Real brasileño	99.894	99.907
Peso chileno	1.067.287	1.134.173
Peso colombiano	10.003	14.403
Euro	147.896	159.535
Dólar estadounidense	686.344	751.358
Otras monedas	126.627	138.509
Posición Neta		
Peso argentino	(220.009)	(206.480)
Real brasileño	(78.979)	(65.485)
Peso chileno	(980.875)	(1.037.500)
Peso colombiano	1.995	(10.539)
Euro	(110.544)	(118.666)
Dólar estadounidense	(419.392)	(268.518)
Otras monedas	(59.790)	(46.563)

NOTA 30 – GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACCION

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
Ganancias básicas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	(4.647.491)	(4.545.887)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	(7,66397)	(7,49642)
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
Ganancias diluidas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	(4.647.491)	(4.545.887)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	(7,66397)	(7,49642)

NOTA 31 – CONTINGENCIAS

I. Juicios.

1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

Sociedad Tribunal		Nº Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia		Montos Comprometidos (*) MUS\$
Fidelidade Viagens e Turismo	Fazenda Pública do Município de São Paulo.	1004194-37.2018.8.26.0053 (EF1526893-48.2018.8.26.0090)	Acción anulatoria para discutir los débitos de los procesos de infracción e imposición de multas (67.168.795 / 67.168.833 / 67.168.884 / 67.168.906 / 67.168.914 / 67.168.965), en el cual se alega insuficiencia en la base de cálculo de ISS, debido a que la empresa realizó supuestas deducciones indebidas.	Juicio distribuido el 31 de enero de 2018. El mismo día tuvimos una decisión favorable para suspender el débito sin garantía. El Municipio presentó recurso el 30/04/2018 contra esa decisión. El 11 de noviembre de 2019 hubo una decisión totalmente favorable para Tam Viagens S.A. El Municipio presentó recurso de apelación contra la citada resolución. Decisión del Tribunal favorable para Tam Viagens S/A de fecha 24.06.2021. Pendiente del recurso de Municipio.		99.198
LATAM Airlines Group S.A., Aerovías de Integración Regional S.A., LATAM Airlines Perú S.A., Latam-Airlines Ecuador S.A., LAN Cargo S.A., TAM Linhas Aereas S.A. y 32 filiales	United States Bankruptcy Court for the Southern District of New York	Case No. 20-11254	LATAM Airlines inició un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, presentando una solicitud voluntaria de amparo de acuerdo al mismo (el "Procedimiento Capítulo 11"), que otorga una suspensión automática de ejecución por, a lo menos, 180 días.	El 26 de mayo de 2020, LATAM Airlines Group S.A. y 28 subsidiarias (los "Deudores Iniciales") presentaron individualmente una petición voluntaria de reorganización ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebra de los Estados Unidos. Posteriormente, el 7 y 9 de julio de 2020, 9 deudores a filiados adicionales (los "Deudores Posteriores" y junto con los Deudores Iniciales, los "Deudores Posteriores"), incluida TAM Linhas Aereas S.A., presentaron solicitudes de quiebra voluntaria ante el Tribunal conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebra de los Estados Unidos. Los casos están pendientes de resolución ante el Honorable Juez James L. Garrity Jr. en el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (el "Tribunal de Quiebras") y se administran de manera conjunta bajo el número de caso 20-11254. El 18 de septiembre de 2020, los Deudores recibieron la aprobación de la propuesta de financiamiento modificada para el financiamiento del Deudor en Posesión ("DIP") presentada el 17 de septiembre de 2020 por parte del Tribunal de Quiebras. El 18 de octubre de 2021, el Tribunal de Quiebras aprobó la solicitud de los Deudores de ciertos fondos DIP adicionales, esto es, el "Tramo B". El 26 de noviembre de 2021, los Deudores presentaron un plan conjunto de reorganización junto con una declaración informativa. Se llevará a cabo una audiencia el 27 de enero de 2022 para decidir sobre la idoneidad de la declaración informativa. El Tribunal de Quiebras ha extendido el período exclusivo de los Deudores para solicitar aceptaciones para el plan hasta el 26 de enero de 2022. Los Deudores Subsiguientes han solicitado una extensión adicional de sus períodos exclusivos para presentar y solicitar aceptaciones para el plan, hasta el 7 de enero de 2022 y 7 de marzo de 2022 respectivamente. Se llevará a cabo una audiencia sobre esa solicitud el 27 de enero de 2022. LATAM ha continuado su proceso de conciliación de reclamos y presentación de objeciones. Asimismo, LATAM continúa evaluando sus contratos y ha rechazado algunos de ellos. Se continúa con la revisión de sus obligaciones de flota existentes y buscando la aceptación y confirmación de su plan.		-0-
LATAM Airlines Group S.A.	2º Juzgado Civil de Santiago	C-8553-2020	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero.	El 01/06/20, LATAM Airlines Group S.A., en su calidad de representante extranjero del procedimiento de reorganización bajo las reglas del Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos, presentó la solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero como procedimiento principal, conforme a la ley 20.720. El 4/06/20 el Tribunal dictó la resolución que reconoce en Chile el procedimiento concursal de reorganización extranjera de la sociedad LATAM Airlines Group S.A. Todos los recursos deducidos contra dicha resolución han sido rechazados y se encuentra, portanto, firme. El proceso se mantiene abierto.		-0-



Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos Comprometidos
					(*) MUSS
Aerovías de Integración Regional S.A.	Superintendencia de Sociedades	-	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización adelantado.	El 12/06/20, la Superintendencia de Sociedades reconoció en Colombia el proceso de reorganización adelantado ante la Corte de Bancarota de los Estados Unidos de América para el Distrito Sur de Nueva York como un proceso principal, en los términos del Título III de la Ley 1116 de 2006. El 2/10/20, la Superintendencia de Sociedades reconoció en Colombia la decisión tomada el 18/09/20 por el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York por lo cual aprobó la propuesta de financiamiento DIP presentada por LATAM Airlines Group S.A. y las empresas que se acogieron voluntariamente al capítulo 11, incluidas las empresas colombianas. El 4 de noviembre de 2020, la Superintendencia de Sociedades adoptó el Protocolo de Comunicaciones Transfronterizas. El 14 de diciembre de 2020, la Superintendencia de Sociedades reconoció la orden dictada por la Corte de Bancarota el 20 de noviembre de 2020, por medio de la cual autorizó la emisión de acciones, la realización de los aportes de capital y la modificación de los contratos de garantía mobiliaria. El 27 de octubre de 2021, la Superintendencia de Sociedades reconoció la orden dictada por la Corte de Bancarota el 18 de octubre de 2021, por medio de la cual aprobó la segunda propuesta de financiación DIP presentada por LATAM Airlines Group S.A., y autorizó la modificación las garantías otorgadas en la primera propuesta de financiación DIP y la suscripción de los títulos al contrato de la financiación DIP. El 22 de diciembre de 2021, se le informó a la Superintendencia de Sociedades que el 26 de noviembre de 2021, LATAM Airlines Group S.A. había presentado el Acuerdo de Reorganización del que trata el Capítulo 11 y que la audiencia para que la Corte de Bancarota se pronuncie sobre el Acuerdo se llevará a cabo el 27 de enero de 2022. Esta fue la última actuación que se surtió en el proceso.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación.	El 26/05/20 LATAM Finance Limited presentó una solicitud de liquidación 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 proceso se mantiene vigente.	-0-
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 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 proceso se mantiene vigente.	-0-
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	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 periodo de 6 meses. El proceso se mantiene vigente.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	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 periodo de 6 meses. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	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 periodo de 6 meses. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación.	El 13 de mayo de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación.	El 13 de mayo de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente.	-0-

<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales instancia</u>	Montos Comprometidos (*) MUS \$
Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación	El 13 de mayo de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación	El 1 de diciembre de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 1 de diciembre de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 1 de diciembre de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El proceso se mantiene vigente.	-0-

2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapas procesales instancia	Montos Comprometidos
					(*) MUS\$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes.	El 14/04/2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24/01/2011. El 11/05/2015 solicitamos la anulación de la decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la parte operativa de la misma que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a Lan en sólo una de esas cuatro rutas, y en la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta) Con fecha 9/11/2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. la imposición de multa por importe de MUS\$9.299 (8.220.000 Euros). Esta multa fue apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo de Justicia resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea presentó una nueva decisión reiterando la imposición a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. El 31/05/2017 Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. solicitaron la anulación de esta Decisión a la Corte General de la Unión Europea. Presentamos nuestra defensa en diciembre de 2017. Con fecha 12 de julio de 2019 participamos en una audiencia ante el Tribunal Europeo de Justicia en la que confirmamos nuestra solicitud de anulación de la decisión o en su lugar una rebaja del importe de la multa. LATAM AIRLINES GROUP, S.A. tiene la expectativa de que el fallo de la Corte General de la Unión Europea, que se espera conocer a finales de marzo de 2022, pueda rebajar el importe de esta multa. El 17 de diciembre de 2020 la Comisión Europea presentó una prueba de reclamación por el total del importe de la multa (MUS\$9.299 (8.220.000 Euros)) ante el Tribunal de Nueva York que se ocupa del procedimiento de reorganización financiera solicitado por LATAM Airlines Group, S.A. y LAN Cargo, S.A. (Chapter 11) en mayo de 2020.	9.299
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) Ovre Rømerike Distict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos), Cologne Regional Court (Landgericht Köln, Alemania).	-	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, se encuentran radicados en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania.	En el caso de Inglaterra, se celebró una mediación con la participación de casi todas las aerolíneas involucradas para intentar alcanzar un acuerdo que comenzó en septiembre de 2018, llegando a un acuerdo LATAM Airlines Group S.A. por un monto aproximado de GBP 636,000, firmándose un finiquito en diciembre de 2018, siendo pagado en enero de 2019. Esto concluyó la demanda respecto a todos los reclamantes de la Clase, con la excepción de uno de ellos con el cual se cerró un acuerdo en diciembre 2019 por un monto aproximado de GBP 222,469.63. El pago se realizó en enero 2020, y concluyó toda la demanda de Inglaterra. En el caso de Alemania LATAM solicitó la suspensión del caso en el Tribunal de Alemania, apoyándonos en el procedimiento de reorganización financiera solicitado por LATAM Airlines Group S.A. y LAN CARGO, S.A. en Estados Unidos (Chapter 11) en mayo de 2020. A su vez, DB Bamsdale AG presentó reclamo ante la Corte de EEUU, dentro de la oportunidad que tienen los acreedores para estos reclamos en el Chapter 11. Antes de que los Tribunales se pronunciaran se cerró un acuerdo con Bamsdale AG. El pago se realizó en noviembre 2021 y concluyó toda la demanda en Alemania. British Airways; KLM; Martinair; Air France; Lufthansa; Lufthansa Cargo y Swiss Air presentaron reclamos ante la Corte de EE.UU. LATAM objetó estas reclamaciones y tras su revisión la Corte de EE.UU. las desautorizó y anuló el 27 de mayo de 2021. Los dos procesos aún pendientes, en Noruega y Países Bajos, se encuentran en fase de radicación de pruebas, sin actividad, en el caso de Noruega desde enero de 2014 y desde febrero de 2021, en el caso de Países Bajos, y la cuantía es indeterminada. Posible.	-0-



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal instancia</u>	Montos Comprometidos (*) MUS \$
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	Acción anulatória con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobre tasa de combustible (Fuel Surcharge).	Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUS\$ 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 201; (iii) Herman Merino: MUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 102. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condena en un periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el Juzgado de la justicia federal en el presente proceso. ABSA inició una revisión judicial en busca de una reducción adicional del valor de la multa. En diciembre de 2018, el Juez de la Justicia Federal resolvió negativamente en contra de ABSA, indicando que no aplicará una reducción adicional a la multa impuesta. Con fecha 12/03/2019 se publicó la resolución del Juez y con fecha 13/03/2019 presentamos nuestra apelación respecto a esta resolución.	8.643
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.403.6105	Recurso de nulidad con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de Febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, PIS 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\$3.100– R\$ 17.302.858,00). Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	6.973
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2ª Região.	2001.51.01.012530-0 (vinculado a este proceso los Pas 19515.721154/2014-71, 19515.002963/2009-12)	Demanda 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\$65.464. 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.	65.464
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil	10880.725950/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMP's.	La objeción (manifestações de inconformidade) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, fue distribuido/sortado al Primer Grupo Ordinario de CARF, esperando resolución. El Recurso de TAM fue incluido en la sesión de juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais el 25/08/2016. El 07/10/2016 fue publicado un acuerdo que convirtió el proceso en diligencia. A la fecha, el valor fue reducido porque algunas compensaciones fueron aprobadas por la Receita Federal do Brasil, extinguiendo el crédito. Debemos esperar a que se complete la diligencia debida.	29.484

					Montos Comprometidos
Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapas procesales e instancia	(*) MUS \$
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A.	Circuit Court of the Eleventh Judicial Circuit in and for Miami-Dade County, Florida	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 de la aviación HK-4107.	Proceso en Colombia. Se encuentra a cargo del Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá – Colombia. El 31/10/18 el Juez comió traslado a las partes de la objeción por error grave planteada por VAS contra la traducción presentada por el perito. El proceso entró a despacho desde el 11/03/2019 para cambiar perito de liquidación de perjuicios solicitado por LATAM AIRLINES COLOMBIA debido a que el designado anteriormente no se posesionó y para pronunciarse frente a la objeción por error grave de la traducción al español de documentos aportados en inglés, objeción presentada por VAS y de la que había corrido traslado a las partes en octubre de 2018.	9.500
	Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá - Colombia		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 la aviación 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.	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 cuales decretado por el Juzgado mediante Auto de 19/05/21 dando al perito un plazo de 10 días hábiles. El escrito aclaratorio es radicado el 02/06/2021 y el 03/06/2021 el expediente entra al despacho del Juez. El 21/07/21 se traslada a las partes objeción por error grave del dictamen presentado por Regional One. El 05/08/21 entra al Despacho para resolver. El 07/10/21 el Despacho fijó fecha para audiencia de Instrucción y Juzgamiento para el 03/02/22. El 13/10/21 la demandada REGIONAL ONE presenta reposición la cual está pendiente de decisión a la fecha de presentar este informe. El 11 de enero de 2022 se radicó el desistimiento de la demanda debido a que el asunto ha sido transado ante el Juzgado de Quiebra en el que se tramita el proceso de Capítulo 11. Mediante Auto de 19/01/22, el Juzgado decretó la terminación del proceso por desistimiento de las pretensiones.	
				Proceso en Florida. El 04/06/2019, el Tribunal Estatal permitió a REGIONAL ONE adicionar un reclamo nuevo contra LATAM AIRLINES COLOMBIA por incumplimiento de contrato verbal. Dado el nuevo reclamo, LATAM AIRLINES COLOMBIA solicitó al Tribunal aplazar el juicio de agosto 2019 para poder investigar los hechos alegados por REGIONAL ONE para probar un contrato verbal. Continuó la etapa de descubrimiento de hechos, incluyendo las declaraciones verbales de los expertos de ambas partes, las cuales se han venido realizando desde el mes de marzo de 2020. Dada la pandemia del Covid-19 y la suspensión de los juicios en el Condado de Miami-Dade, el Tribunal canceló el juicio programado para junio 2020. Además, los reclamos contra Aires quedaron suspendidos dada la petición de reorganización radicada por LATAM AIRLINES GROUP S.A. y algunas de sus filiales incluida Aires, el 26 de mayo del 2020, bajo el Capítulo 11 del Código de Bancarota de los Estados Unidos. Dash y Regional One presentaron reclamos no garantizados ante la Corte de Bancarotas de los Estados Unidos, dentro de la oportunidad que tienen los acreedores para estos reclamos en el Capítulo 11. El 18/10/21 las partes participaron en una tercera mediación donde acordaron los términos de un acuerdo y finiquito global. El 16/12/21 el Tribunal de Bancarota del Distrito Sur de Nueva York aprobó el acuerdo y finiquito global. Como consecuencia de lo anterior, el 12/12/21, Dash y Regional retiraron su demanda contra Aires en la Florida, terminándose el proceso.	



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos Comprometidos (*) MUS \$
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil	10880.722.355/2014-52	El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17/09/2014. El 01/06/2016 fueron juzgados los autos en Primera Instancia, de manera parcialmente favorable, retirando la multa aislada anteriormente aplicada. Se presentó un recurso voluntario el 30/06/2016, el cual espera juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Con fecha 09/09/2016, el proceso fue enviado a la Segunda Turma, Cuarta Cámara de la Tercera Sección de Juzgamiento del Consejo Administrativo de Recursos Fiscales (CARF). En septiembre de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Hacienda Nacional. Hacienda Nacional presentó una queja que fue negada por el Tribunal.	7.661
LATAM Airlines Group S.A.	22° Juzgado Civil de Santiago	C-29.945-2016	Con fecha 18 de enero de 2017, la Sociedad fue notificada de una demanda de responsabilidad civil por la sociedad Inversiones Ranco Tres S.A., representada por el señor Jorge Enrique Said Yarur, la cual fue interpuesta en contra de LATAM Airlines Group S.A., por supuesto incumplimiento de obligaciones contractuales derivadas del contrato de la sociedad, así como también en contra de los directores y ejecutivos Ramón Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por el supuesto incumplimiento de sus funciones como directores y ejecutivos principales de la Compañía y, adicionalmente, en el caso de Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por supuesto incumplimiento en cuanto controladores de obligaciones derivadas del contrato de la sociedad. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 22/03/2017 se procedió a contestar la demanda, presentando la contraria su réplica el 04/04/2017 y LATAM su réplica el 13/04/2017, concluyendo con este trámite la fase de discusión del juicio. Con fecha 02/05/2017 se realizó audiencia de conciliación, donde las partes no llegaron a acuerdo. Con fecha 12/05/2017 el Tribunal dictó el Auto de Prueba, resolución respecto de la cual interpusimos Recurso de Reposición por estar en desacuerdo con ciertos puntos de prueba, el cual fue parcialmente acogido por el Tribunal con fecha 27/06/2017, recibándose la causa a prueba y concluyendo el término probatorio con fecha 20/07/2017. Con fecha 01 de agosto de 2017 se presentaron nuestras observaciones a la prueba. Con fecha 13 de diciembre de 2017 fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda al no existir hechos imputables a LATAM. El 26 de diciembre de 2017 el demandante presentó recurso de apelación. Con fecha 23 de abril de 2019, la causa fue alegada ante la Corte de Apelaciones de Santiago, la cual con fecha 30 de abril de 2019 confirmó el fallo absolutorio del Tribunal de primera instancia, siendo condenada la contraparte en costas en ambas instancias. El día 18 de mayo de 2019, Inversiones Ranco Tres S.A. interpuso Recurso de casación en la forma y en el fondo respecto al fallo de la Corte de Apelaciones. Con fecha 29 de mayo de 2019, la Corte de Apelaciones tuvo por interpuestos ambos recursos, y actualmente se espera que estos sean vistos por la Corte Suprema. Con fecha 11/08/21 Inversiones Ranco Tres S.A. solicitó la suspensión de vista del Recurso, atendido el reconocimiento por parte del 2° Juzgado Civil de Santiago del procedimiento de reorganización extrajera conforme a la Ley N° 20.720, por todo el período que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por la Corte Suprema.	15.694



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS\$</u>
Tam Linhas Aéreas S.A.	10ª Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo.	0061196-68.2016.4.03.6182	Embargos a la Ejecución Fiscal Nº 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007.	El 16/02/2017 la ejecución fiscal fue distribuida a la 10ª Vara Federal. El 18/04/2017 se protocolizó una petición informando nuestra solicitud de presentación de garantía. Actualmente se espera la manifestación de la contraparte sobre nuestra petición. Efectuada la sustitución de la garantía. En espera de plazo para pruebas.	27.129
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaria de Receita Federal	5002912.29.2019.4.03.6100	Acción judicial para discutir el débito del proceso administrativo 16643.000085/2009-47, informado en las notas anteriores y que consistía en una notificación para exigir la recuperación del Impuesto a la Renta y Contribución Social sobre la utilidad neta (SCL) derivada del detalle de gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Distribuida la acción el 28/02/2019. Con fecha 01/03/2019 se emite decisión judicial alejando la necesidad de garantía. Actualmente, debemos esperar la decisión final. El 06/04/2020 TAM Linhas Aéreas S.A. tuvo una decisión favorable (sentencia). El Tesoro Nacional puede apelar. Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	8.064
Tam Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720630/2017-16	Embargos a la Ejecución Fiscal Nº 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007. Juicio administrativo que trata de la multa por infracción en registro incorrecto en DI (declaración de importación)	La defensa administrativa fue presentada el día 28/09/17. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Especial (CRSF). En espera de la resolución.	15.646
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720852/2016-58	Valor cobrado indebidamente de COFINS importación.	Actualmente esperamos decisión. No existe fecha probable de decisión porque depende del juzgado de la entidad administrativa.	11.193
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo (referente a 2012).	El 29/05/2018 se presentó la defensa administrativa. Proceso convertido en diligencia.	22.136

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*) MUS\$</u>
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aéreas)	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.	63.585
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 Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión administrativa.	12.509
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de 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.	92.152
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938832/2013-19	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	17.153
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938834/2013-16	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.436
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938837/2013-41	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el cuarto trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	16.750

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 838/2013-96	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.316
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de Minas Gerais (2º Vara do Trabalho de Pedro Leopoldo/MG)	0012541-56.2016.5.03.0144	Acción colectiva por medio del cual el Sindicato dos Aeroviários de MG solicita que se condene a TAM a efectuar el pago correspondiente al cálculo correcto de los domingos y festivos.	Audiencia celebrada el 17/12/2019. En 30/04/2020, fuimos notificados de la sentencia judicial desfavorable en primera instancia, presentando un recurso de apelación. La Corte de Apelaciones confirmó la decisión de primera instancia. El proceso se encuentra en el Tribunal Superior del Trabajo.	12.256
LATAM Airlines Argentina S.A.	Juzgado de 1º Instancia en lo Comercial Nº 15 de Buenos Aires	11479/2012	Juicio iniciado por Proconsumer y la señora Rafaela Cabrera por cobro de tarifas en forma discriminada a usuarios extranjeros respecto de los nacionales por servicios contratados en Argentina.	El 07/03/2019 el Juez de primera instancia rechazó la demanda iniciada por la señora Cabrera e hizo lugar a la falta de legitimación opuesta por Proconsumer. El fallo fue apelado por la parte demandante con fecha 08.04.19 y se encuentra a resolver por la Sala D, la cual con fecha 30/7/2020 dispuso dar vista a la Fiscalía General ante la Cámara.	-0-
LATAM Airlines Group Argentina,	Juzgado de 1º Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 11 de la	1408/2017	Juicio iniciado con fecha 14/03/2017 por Consumidores libres Coop. Ltda. de provisión de servicios, pidiendo la devolución de ciertas tasas o diferencia	Después de una discusión de dos años por temas de jurisdicción y competencia, la demanda quedó radicada en el Juzgado de 1º Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 11 de la ciudad de Buenos Aires y con fecha 19/03/2019, se presentó la contestación de la demanda. Con fecha 26/3/2021 la Cámara resolvió	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.93 8842/2013-54	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución	12.406
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.93 8844/2013-43	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.292

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 841/2013-18	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.221
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.727 719/2019-71	Cobranza del Impuesto PIS/COFINS del período de 2014.	Defensa administrativa presentada el 11.01.2020. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	31.996
Lata Airlines Ecuador S.A.	Tribunal Distrital de lo Fiscal	17509-2014-0088	Fiscalización del Impuesto a la Renta 2006, en donde nos desconocieron gastos por combustible, tasas, entre otros, por no contar con los sustentos necesarios según lo indicado por la Administración.	Con fecha 06/08/2018 el Tribunal Distrital de lo contencioso tributario emitió la sentencia negando la solicitud de devolución por pago indebido. El 5 de septiembre se procedió a presentar el recurso de Casación en contra de la sentencia emitida por parte del Tribunal, estamos a la espera de la resolución por parte de los jueces de Casación. Al 31/12/18, los abogados han considerado que las probabilidades de recuperar este importe se han reducido al 30-40% debido a la presión de la del Ejecutivo sobre la Corte Nacional de Justicia y en general sobre la judicatura, para que los fallos no afecten a la caja fiscal; así como, al tratarse de diferencias que se basan por insuficiencia en la documentación soporte del gasto. Considerando el porcentaje de pérdida (mayor al 50%) se ha procedido al castigo contable de este recupero.	12.505
Lata Airlines Group S.A.	Southern District of Florida. United States District Court	19cv23965	Acción civil presentada por José Ramón López Regueiro en contra de American Airlines INC y Lata Airlines Group S.A., solicitando indemnización por daños y perjuicios por el uso comercial del Aeropuerto Internacional José Martí de Cuba que indica fue reparado y acondicionado por su familia, previo al cambio de gobierno de la año 1959.	Con fecha 27/09/2019 LATAM Airlines Group S.A. fue emplazada de esta demanda. El 26 de noviembre de 2019 LATAM Airlines Group presentó una moción para desestimar el caso. Seguidamente, y como consecuencia de dicha moción, se presentó el 23 de diciembre de 2019 una moción para suspender la etapa de descubrimiento mientras la Corte toma una posición en la moción de desestimación. El 06/04/20 la Corte emitió una Orden de Suspensión temporal dada la incapacidad de proceder con el caso de manera regular como resultado de la duración indefinida y restricciones de la pandemia mundial. Las partes deben notificar a la Corte mensualmente la posibilidad de seguir adelante. Cuantía indeterminada.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 559/2017-91	Trata de la compensación no homologada de Cofins.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.612
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 547/2017-67	Trata de la compensación no homologada de Cofins Exportacion.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.068
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 553/2017-14	Trata de la compensación no homologada de Cofins Exportacion	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.830

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> MUS \$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910555/2017-11	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en 12/2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.046
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910560/2017-16	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.713
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910550/2017-81	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.559
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910549/2017-56	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.530
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910557/2017-01	Trata de la compensación no homologada de Cofins.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.592
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.722712/2020-05	Juicio administrativo que trata de la cobranza de PIS/Cofins proporcionalidad (año fiscal 2015).	Defensa administrativa presentada el 28.05.2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	25.366
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.978948/2019-86	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 14º Trimestre de 2015.	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	14.377
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.978946/2019-97	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 13º Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	8.713
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.978944/2019-06	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 12º Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.281

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos Comprometidos (*) MUS \$
Lata m 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 recurso de apelación se encuentra actualmente pendiente ante la Corte de Apelaciones de Santiago. La cuantía por el momento es indeterminada. Proceso en Nueva York. Paralelamente al juicio en Chile, con fecha 31/08/2020 CONADECUS presentó un recurso ante el Tribunal de Quiebras de Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (el "Tribunal de Quiebras") con motivo de la suspensión automática impuesta por la sección 362 del Código de Quiebras de Estados Unidos, el cual prohíbe a las partes, entre otras cosas, iniciar o continuar demandas que involucren reclamos pre petition contra los Deudores, solicitando (i) levantar la suspensión automática en la medida necesaria para continuar tramitando la demanda colectiva interpuesta contra LATAM en Chile y (ii) programar una audiencia conjunta entre el Tribunal de Quiebras y el Segundo Juzgado Civil de Santiago en Chile (el "Tribunal de Insolvencia de Chile") para conocer de los asuntos relacionados con los reclamos de CONADECUS en Chile. Con fecha 18/12/2020, el Tribunal de Quiebras accedió parcialmente a la solicitud de CONADECUS, sólo en el sentido de permitirles continuar con su apelación contra la resolución del 23° Juzgado Civil de Santiago y sólo para los efectos que la Corte de Apelaciones determine si procede o no la suspensión en virtud de la Ley de Insolvencia chilena. El 31/12/2020 CONADECUS solicitó continuar con su apelación en contra de la resolución del 25° Juzgado Civil que aprobó la conciliación entre AGRECU y LATAM. El 9/2/21 el Tribunal de Quiebras resolvió acoger solo una de las solicitudes de CONADECUS, lo que les permitiría continuar con su apelación contra la resolución del 25° Juzgado Civil que aprobó la conciliación entre AGRECU y LATAM.	-0-
Lata m 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 y el 19/11/2021. Actualmente CONADECUS mantiene recursos de apelación en contra de estas resoluciones. La cuantía por el momento es indeterminada.	-0-



<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*) MU\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	13074.72 6429/20 21-41	Trata de la compensación no homologada de Cofins Complementaria referente el periodo de julio de 2016 a junio de 2017.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). En espera de la resolución	14.232
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	2007.34. 00.00991 9- 3(00098 50- 54.2007. 4.01.340 0)	Acción que busca revisar la incidencia de la Contribución a la Seguridad Social gravada sobre 1/3 de las vacaciones, pagos por maternidad y licencias por enfermedad / accidente.	Aguarda decisión judicial	56.436
TAM Linhas Aéreas S.A.	Justicia Cível do Rio de Janeiro/RJ	0117185- 03.2013. 8.19.000 1	MAIS Linhas Aéreas interpuso una demanda solicitando indemnización por supuestas ganancias que no habría obtenido durante el período en que una de sus aeronaves permaneció en reparación en el Centro Tecnológico LATAM en São Carlos / SP.	A TAM se le ordenó pagar una indemnización a Mais Linhas por lucro cesante y daño moral, estimado en R\$48MM. Ambas partes apelaron la decisión, sin embargo, las apelaciones aún no han sido juzgadas por la Corte de Río de Janeiro. Previo a la resolución de los recursos MAIS presentó una solicitud de ejecución provisional por el monto de 48MM. El 21/09/21 TAM recurrió de la solicitud y presentó un seguro de garantía en los registros para evitar el bloqueo de las cuentas de la empresa.	8.330
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia da Receita Federal	13896.72 0385/201 7-96	Trata del pedido de restitución referente al saldo negativo do IRPJ, correspondiente al año calendario de 2011.	Presentada la defensa, que fue negada por RFB. Recurso de TAM parcialmente acogido. En espera de citación	25.889

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2021, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 21.
 - La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.
 - Producto de las devoluciones de aviones y motores realizadas a través del proceso de reorganización, de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, que permite el rechazo de algunos contratos, las contrapartes podrían presentar reclamos que, en el caso de ser admitidos por la Corte, podrían resultar en obligaciones contingentes para la Compañía (Ver nota 20 b).
- (*) La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.

II. Investigaciones gubernamentales.

- 1) Con fecha 06/04/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió la notificación de una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N°2530-19, sobre el programa de pasajero frecuente LATAM Pass. El último movimiento en esta investigación corresponde a la respuesta a un oficio en mayo de 2019.
- 2) Con fecha 09/07/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2565-19, sobre el Acuerdo de Alianza entre LATAM Airlines Group S.A. y American Airlines, Inc. El último movimiento en esta investigación corresponde a un requerimiento de información recibido el 03/11/2021.
- 3) El 26/07/2019 el SERNAC emitió el Ord. N°12.711 mediante el cual se propuso el inicio de un procedimiento voluntario colectivo respecto de informar eficazmente a los pasajeros sobre los derechos que les asisten en los casos de cancelación de vuelos o no presentación a embarque, como asimismo el deber de restituir las respectivas tasas de embarque conforme lo dispone el art. 133 C del Código Aeronáutico. La Compañía voluntariamente ha decidido participar de este procedimiento, en el cual se ha llegado a acuerdo con fecha 18 de marzo de 2020, lo que implica la devolución de tasas de embarque a partir del 1 de septiembre de 2021, con una cuantía inicial de MUS\$5.165, más MUS\$565, como asimismo la información a cada pasajero que desde el 18 de marzo de 2020 no haya volado, que las tasas de embarque se encuentran a su disposición. El 18/01/2021 el 14° Juzgado Civil de Santiago aprobó el citado acuerdo, publicando LATAM el 10/02/2021 un extracto de la resolución en diarios de circulación nacional, en cumplimiento de la normativa. El 03/09/2021 LATAM inició la ejecución del cumplimiento del acuerdo.
- 4) Con fecha 15/10/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2585-19, sobre

el Acuerdo entre LATAM Airlines Group S.A. y Delta Airlines Inc. Con fecha 13/08/2021, la FNE, Delta y LATAM llegaron a un acuerdo extrajudicial que puso término a esta investigación. El 28/10/21 el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia aprobó el acuerdo extrajudicial alcanzado por LATAM y Delta Air Lines con la Fiscalía Nacional Económica de Chile.

- 5) Con fecha 01/02/2018, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2484-18, sobre el transporte de carga aérea. El último movimiento en esta investigación corresponde recibido en enero 2022.
- 6) Con fecha 12/08/2021, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2669-21, sobre cumplimiento condición VII Res. N° 37/2011 H. TDLC. El último movimiento en esta investigación corresponde a un oficio recibido en diciembre de 2021 con fecha de respuesta 14 de enero de 2022.

NOTA 32 - COMPROMISOS

(a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con ciertos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Boeing 777 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, a partir del 1 de enero de 2023, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz en base consolidada, respecto de los cuales, en cualquier caso, el no cumplimiento no genera aceleración de los créditos.

La Sociedad y sus filiales no mantienen contratos de crédito que señalen límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad o las filiales, con excepción del detallado a continuación:

Respecto a la línea de crédito comprometida renovable (“Revolving Credit Facility”) establecida con un consorcio de doce bancos liderado por Citibank, con garantía de aviones, motores, repuestos y suministros por un monto total comprometido de US\$ 600 millones, ésta contempla restricciones de liquidez mínima, medida a nivel de la Sociedad Consolidada (con un nivel mínimo de US\$ 750 millones) y medida a nivel individual para las sociedades LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de US\$ 400 millones). El cumplimiento de estas restricciones es una condición precedente para poder utilizar la línea; si la línea está utilizada, dichas restricciones deben informarse trimestralmente, y el no cumplimiento de estas restricciones genera la aceleración del crédito. Al 31 de diciembre de 2021, esta línea de crédito se encuentra completamente utilizada.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores financieros detallados anteriormente.

Por otra parte, los contratos de financiamiento de la Sociedad establecen en forma general cláusulas relativas a cambios en la estructura de propiedad y en el controlador y disposición de los activos (lo que se refiere principalmente a transferencias importante de activos).

Según la Sección 362 del Código de Bancarrota, la presentación de peticiones voluntarias de quiebra suspendió automáticamente la mayoría de las acciones contra los Deudores, incluidas la mayoría de las acciones para cobrar las deudas incurridas antes de la fecha de la petición o para ejercer control sobre la propiedad de los Deudores.

En consecuencia, las contrapartes no pueden emprender ninguna acción como resultado de dichos supuestos incumplimientos. Específicamente, los contratos de financiamiento de la Compañía establecen en general que la presentación de procedimientos de Bancarrota o procedimientos similares constituyen un "Event of Default", los cuales son inaplicables bajo el Código de Bancarrota. En este momento, la Compañía no ha recibido avisos de terminación de acuerdos de financiamiento, sobre la base de tal evento de incumplimiento.

Con fecha 29 de septiembre de 2020 la sociedad firmó el denominado "Financiamiento DIP", que contempla restricciones de liquidez mínima de por al menos US\$400 millones a nivel consolidado.

Las obligaciones de LATAM para con los acreedores del Financiamiento DIP gozan de una súper preferencia administrativa reconocida conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América respecto de los demás pasivos, de la sociedad y de las entidades de su grupo empresarial que se hayan acogido al procedimiento bajo el Capítulo 11 ("Filiales Afectas"), previos al inicio del procedimiento bajo el Capítulo 11.

Asimismo, con el fin de garantizar los créditos bajo el Financiamiento DIP, LATAM y las Filiales Afectas otorgaron ciertas garantías, incluyendo, pero no limitado a, (i) garantías reales a ser constituidas sobre ciertos activos específicos, tales como motores de repuesto, inventario de repuesto, acciones en ciertas filiales (incluyendo, pero no limitado a, (a) prenda sobre las acciones de propiedad de LATAM en LAN Cargo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A., LATAM Travel II S.A., Technical Training Latam S.A. y Holdeo I S.A., (b) prenda sobre las acciones de propiedad de LAN Cargo S.A. en Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A. y Lan Cargo Inversiones S.A. y (c) prenda sobre las acciones de propiedad de Inversiones LAN S.A. en LAN Cargo S.A., Transporte Aéreo S.A., Lan Pax Group S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., LATAM Travel Chile II S.A., Technical Training LATAM S.A. y Lan Cargo Inversiones S.A.), entre otros, conforme a las leyes de las jurisdicciones en los cuales éstos se encuentran ubicados, (ii) garantías personales de las Filiales Afectas y (iii) una garantía real de naturaleza general sobre activos de LATAM y las Filiales Afectas distintos de ciertos "Activos Excluidos" que comprenden, entre otras cosas, las aeronaves y el "Carve-Out" que comprende, entre otras cosas, ciertos fondos destinados a gastos del procedimiento bajo el Capítulo 11.

b) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	Latam Airlines Perú S.A.	Cuarenta y cinco cartas de crédito	228.184	14-ene-22
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	Latam Airlines Perú S.A.	Cuatro cartas de crédito	15.176	23-nov-22
Lima Airport Partners S.R.L.	Latam Airlines Perú S.A.	Dos cartas de crédito	1.150	30-nov-22
Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	Latam Airlines Ecuador S.A.	Cuatro cartas de crédito	2.130	05-ago-22
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	Latam Airlines Ecuador S.A.	Cuatro cartas de crédito	1.500	20-jun-22
Aena Aeropuertos S.A.	Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.237	15-nov-22
American Alternative Insurance Corporation	Latam Airlines Group S.A.	Doce cartas de crédito	4.585	22-mar-22
Comisión Europea	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	9.333	29-mar-22
Metropolitan Dade County	Latam Airlines Group S.A.	Siete cartas de crédito	3.597	13-mar-22
BBVA	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	4.315	16-ene-22
JFK International Air Terminal LLC.	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.300	27-ene-22
Servicio Nacional de Aduanas	Latam Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	2.303	30-jul-22
Isocoles	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	12.750	06-ago-22
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	2.233	17-nov-25
União Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	8.250	04-feb-25
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	8.531	15-abr-25
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.417	04-abr-25
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.323	05-jul-23
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Siete póliza de seguro de garantía	9.542	06-abr-22
17a Vara Cível da Comarca da Capital de João Pessoa/PB	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.247	25-jun-23
14ª Vara Federal da Seção Judiciária de Distrito Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.342	29-may-25
Tribunal de Justiça de Rio de Janeiro.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	11.198	30-ago-26
Vara Cível Campinas SP.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.577	14-jun-24
JFK International Air Terminal LLC.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.300	25-ene-22
7ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	41.029	20-abr-23
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.931	10-feb-26
Bond Safeguard Insurance Company	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.700	20-jul-22
Fundacao de Protecao e Defesa do Consumidor Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	4.079	20-sept-23
Uniao Federal Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.251	16-nov-25
Uniao Federal PGFN	Tam Linhas Aéreas S.A.	Tres póliza de seguro de garantía	17.621	04-ene-24
Uniao Federal Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	27.446	30-jul-22
Uniao Federal Fazenda Nacional	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Tres póliza de seguro de garantía	25.839	14-abr-23
Uniao Federal PGFN	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	19.732	20-oct-22
Tribunal de Justiça de São Paulo.	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una póliza de seguro de garantía	4.709	31-mar-22
7ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.600	07-may-23
			486.457	

Las cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso se incluyen en Nota 17 Propiedades, plantas y equipos letra (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos, en numeral (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía.

NOTA 33 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

(a) A continuación, se detallan las Transacciones con partes relacionadas:

RUT	Nombre	Naturaleza de relación	País de origen	Naturaleza de transacciones	Moneda o unidad de ajuste	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
						2021	2020
						MUS\$	MUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	23	28
				Préstamos recibidos (*)	US\$	(35.412)	(100.013)
				Intereses recibidos (*)	US\$	(34.694)	(5.700)
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista común	Chile	Ingresos por servicios prestados	CLP	26	13
96.989.370-3	Rio Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	9	5
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	Servicios prestados de transporte de carga	USD	15	40
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	Arriendos de inmuebles recibidos	ARS	(5)	-
					USD	(42)	-
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	Servicios prestados transporte pasajeros	BRL	12	13
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios prestados arriendo avión	US\$	-	22.215
				Servicios recibidos interlineal	US\$	(6.387)	(4.736)
				Servicios prestados interlineal	US\$	6.283	3.141
				Servicios prestados Handling	US\$	1.493	1.246
				Compensación por devolución anticipada de aviones	US\$	-	9.240
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	(963)	1.160
				Servicios recibidos interlineal	US\$	(11.768)	(4.160)
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	Servicios prestados interlineal	US\$	7.695	4.357
				Compensación por cancelación de compra de aviones	US\$	-	62.000
				Servicios prestados mantenimiento	US\$	(59)	3.310
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	(318)	30
Extranjera	QA Investments Ltd	Accionista común	Jersey Channel Islands	(*) Préstamos recibidos	US\$	(8.853)	(125.016)
				(*) Intereses recibidos	US\$	(8.673)	(7.125)
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Accionista común	Jersey Channel Islands	(*) Préstamos recibidos	US\$	(44.266)	(125.016)
				(*) Intereses recibidos	US\$	(43.367)	(7.125)
Extranjera	Lozuy S.A.	Accionista común	Uruguay	(*) Préstamos recibidos	US\$	(44.266)	(25.003)
				(*) Intereses recibidos	US\$	(43.367)	(1.425)

(*) Operaciones correspondientes a los préstamos DIP tramo C.

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están revelados en Nota 9.

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de mercado y debidamente informadas.

(b) Compensaciones al personal directivo clave y administrador

La Sociedad ha definido para estos efectos considerar personal clave, a los ejecutivos que definen políticas y lineamientos macro para la Sociedad y que afectan directamente los resultados del negocio, considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales y Directores.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	9.981	8.395
Honorarios de administradores	1.016	257
Beneficios no monetarios	501	1.719
Beneficios a corto plazo	16.639	13.624
Beneficios por terminación	513	4.539
Total	28.650	28.534

NOTA 34 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Plan de compensaciones LP3 (2020- 2023)

La Sociedad implementó un programa para un grupo de ejecutivos, que dura hasta marzo de 2023, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2020 y marzo de 2023, en donde el porcentaje de cobro, es anual y acumulativo. La metodología es una asignación, de cantidad de unidades, en donde se pone una meta del valor de la acción.

El bono se activa, si se cumple el objetivo del precio de la acción definido en cada año. En caso el bono se acumule, hasta el último año, el bono total se duplica (en caso del precio de la acción se active).

Este Plan de compensaciones aún no se encuentra provisionado debido a que el precio de la acción exigible para su cobro está bajo el objetivo inicial.

NOTA 35 - ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con arrendamientos financieros y pasivos por arrendamiento, los cuales se encuentran descritos en la Nota 19 Otros pasivos financieros.

(b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Derivados de combustible	14.269	(46.579)
Garantías márgenes de derivados	(4.900)	14.962
Impuestos sobre transacciones financieras	(2.530)	(1.261)
Primas derivados de combustible	(17.077)	(3.949)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(21.287)	(5.828)
Garantías	(39.728)	(44.280)
Depósitos judiciales	(16.323)	38.528
Compensación de Delta Air Lines Inc.	-	62.000
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	(87.576)	13.593
Impuesto sobre transacciones financieras	(425)	(2.192)
Depósito de garantía recibido de la venta de aviones	18.900	-
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	18.475	(2.192)
Liquidación contratos de derivados	-	(107.788)
Fees pagados a instituciones financieras	(11.034)	-
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	(11.034)	(107.788)

(c) Dividendos:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A. (*)	-	(571)
Total Dividendos Pagados	-	(571)

(*) Dividendos pagados a accionistas minoritarios.

(d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2020	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2021
		Obtención	Pago		Interés devengado y otros	Reclasificaciones	
			Capital	Capital			
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Préstamos a exportadores	151.701	-	-	-	7.460	-	159.161
Préstamos bancarios	525.273	-	-	(546)	(2.889)	-	521.838
Obligaciones garantizadas	1.318.856	-	(14.605)	(17.405)	(513.276)	(263.035)	510.535
Otras obligaciones garantizadas	1.939.116	661.609	(26.991)	(28.510)	135.405	44.793	2.725.422
Obligaciones con el público	2.183.407	-	-	-	69.791	-	2.253.198
Arrendamientos financieros	1.614.501	-	(421.452)	(40.392)	(181.717)	218.242	1.189.182
Otros préstamos	-	-	-	-	76.508	-	76.508
Pasivos por arrendamientos	3.121.006	-	(103.366)	(17.768)	(39.234)	-	2.960.638
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.853.860	661.609	(566.414)	(104.621)	(447.952)	-	10.396.482

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2019	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2020
		Obtención	Pago		Interés devengado y otros (*)	Reclasificaciones	
			Capital	Interés			
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Préstamos a exportadores	341.475	165.000	(359.000)	(4.140)	8.366	-	151.701
Préstamos bancarios	217.255	265.627	(4.870)	(2.397)	49.658	-	525.273
Obligaciones garantizadas	2.157.327	192.972	(48.576)	(21.163)	(823.984)	(137.720)	1.318.856
Otras obligaciones garantizadas	580.432	1.361.881	(42.721)	(27.744)	67.268	-	1.939.116
Obligaciones con el público	2.064.934	-	(774)	(55.613)	174.860	-	2.183.407
Arrendamientos financieros	1.730.843	-	(236.744)	(52.155)	34.837	137.720	1.614.501
Otros préstamos	101.261	-	(101.026)	(1.151)	916	-	-
Pasivos por arrendamientos	3.172.157	-	(122.063)	(46.055)	116.967	-	3.121.006
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.365.684	1.985.480	(915.774)	(210.418)	(371.112)	-	10.853.860

(*) Interés devengado y otros, incluye MUS\$ 458.642 (MUS\$ (891.407) al 31 de diciembre de 2020), asociado al rechazo de contratos de flota.

(e) Anticipos de aeronaves

A continuación, se presentan los flujos de efectivo asociados a compras de aeronaves, los cuales se incluyen en el estado de flujo de efectivo consolidado, en el rubro de Compras de propiedades, plantas y equipos:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Aumentos (pagos)	-	(31.803)
Recuperos	-	8.157
Total flujos de efectivo	-	(23.646)

(f) Adiciones de activo fijo e intangibles

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de		
Compras de Propiedades, plantas y equipos:	587.245	324.264
Adiciones asociados a mantenimiento	302.858	173.740
Otras adiciones	284.387	150.524
Compras de activos intangibles	88.518	75.433
Otras adiciones	88.518	75.433

(g) El efecto neto de la aplicación de hiperinflación en el estado flujo de efectivo consolidado corresponde a:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(65.901)	18.347
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	17.223	(13.872)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	48.678	(4.475)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-	-

NOTA 36 - MEDIOAMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A tiene un compromiso con el desarrollo sostenible buscando generar valor social, económico y ambiental para los países donde opera y para todos sus stakeholders. La empresa gestiona los temas socio-ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad. La compañía tiene el compromiso de monitorear y mitigar su impacto al medioambiente en todas sus operaciones terrestres y aéreas, siendo un actor clave en la solución y búsqueda de alternativas para los desafíos de la compañía y de su entorno.

Algunas de las funciones de la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad en temas de medioambiente, en conjunto con las diversas áreas de la compañía, es velar por mantener el cumplimiento legal ambiental en todos los países donde está presente, de implementar y mantener un sistema de gestión ambiental corporativo, de usar de forma eficiente los recursos no renovables como el combustible de los aviones, de disponer de forma responsable sus residuos, y de desarrollar programas y acciones que le permitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, buscando generar beneficios ambientales, sociales y económicos para la compañía y los países donde opera.

La estrategia de sostenibilidad de LATAM lanzada en el año 2021 se fundamenta en 4 frentes de acción: Sistema de Gestión Ambiental, Cambio Climático, Economía Circular y Valor Compartido y desde ellos gestiona diferentes ámbitos relacionados con el medio ambiente. Con estos pilares, la compañía busca generar valor social, ambiental y económico para la sociedad y el negocio,

anticipándose a riesgos propios de los desafíos en sostenibilidad que plantea el escenario actual y futuro.

A continuación, se presentan los aspectos abordados en cada pilar de la estrategia:

Sistema de Gestión Ambiental

La compañía está trabajando en estandarizar su sistema de gestión ambiental a nivel transversal y bajo una misma estructura, para esto, busca certificar su operación bajo la Etapa II del Programa de Evaluación Ambiental de IATA (IEnvA), el cual está diseñado para evaluar y mejorar, de forma independiente, la gestión ambiental de las aerolíneas, dado que además de estar basado en la norma ISO 14001, involucra las mejores prácticas de la industria.

Gestión del Cambio Climático

Con el objetivo de gestionar su huella de carbono y contribuir a la protección de ecosistemas estratégicos de la región, LATAM se ha trazado como meta compensar el 50% de las emisiones domésticas al año 2030 y ser carbono neutro al año 2050, para esto ha enfocado su estrategia en:

1. Operación eficiente: con la implementación de LATAM Fuel Efficiency, programa corporativo de uso eficiente de combustible y que considera iniciativas en todas las áreas de la compañía que tienen impacto sobre el consumo de combustible.
2. Combustibles alternativos sostenibles (SAF): dada la importancia del Sustainable Aviation Fuel (SAF) para combatir el cambio climático a largo plazo, LATAM está desarrollando un plan de trabajo con enfoque en Brasil, que cuenta con una reconocida y larga experiencia en biocombustibles; y Chile, país con alto potencial de desarrollo en hidrógeno verde.
3. Compensación de emisiones: LATAM ha asumido un compromiso integral con el medioambiente y ha establecido diversas alianzas que le permitirán no sólo adquirir créditos de carbono para sus necesidades de compensación, además le permite contribuir a la conservación de ecosistemas estratégicos en la región.

Economía Circular

LATAM se ha propuesto eliminar los plásticos de un solo uso antes del 2023 y ser un grupo cero residuos a vertedero al 2027. Para alcanzar esas metas, ha revisado su gestión de residuos con el fin de impulsar la economía circular al interior de sus procesos, actuando desde la materialidad.

Valor Compartido

En creación de valor compartido, destaca el programa Avión Solidario, creado en 2011 y con el cual LATAM pone a disposición de la sociedad su estructura, conectividad y capacidad de transporte de pasajeros y de carga de manera gratuita en Sudamérica. El programa actúa en tres ámbitos de acción: da soporte a necesidades de salud, impulsa la conservación de los recursos naturales y brinda apoyo ante desastres naturales.

En el marco de la implementación de la estrategia, durante el 2021, la compañía trabajó en las siguientes iniciativas:

- Recertificación de la certificación de la norma internacional ISO 14001 en la operación de carga en Miami.
- Certificación de todas las operaciones de LATAM bajo el Programa de Evaluación Ambiental IEnvA de la IATA en stage 1.
- Medición y gestión de la huella de carbono corporativa
- Neutralización de las operaciones domésticas aéreas en las operaciones de Colombia.
- Lanzamiento del programa de compensación *Vuela Neutral*, dirigido a clientes corporativos del negocio de pasajeros y carga, les permite a los clientes conocer sus emisiones y elegir compensar sus emisiones con un proyecto del portafolio evaluado por LATAM.
- Verificación de las emisiones de la compañía bajos los esquemas EU-ETS y CORSIA.
- Estructuración de la línea base en gestión de residuos para avanzar en el cumplimiento de sus metas de economía circular.
- Evaluación de procesos para la eliminación de plástico de un solo uso en la operación.
- Fortalecimiento del programa Avión Solidario.

El grupo formó parte del Índice de Sostenibilidad Dow Jones por seis años consecutivos, siendo catalogado como uno de los más sostenibles del mundo. Hoy en día LATAM no participa de la selección por estar en proceso de reorganización financiera, pero sigue utilizando el análisis como benchmark y guía para implementar mejoras en sus procesos.

En 2021, de acuerdo a la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa de S&P, LATAM fue reconocida como la aerolínea más sostenible de la región y la cuarta a nivel mundial, de acuerdo a esta evaluación, LATAM fue incluida en el Yearbook 2022 en la categoría Bronce, manteniendo su posición como una de las compañías con mejor desempeño en sostenibilidad en la industria.

NOTA 37 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

(1) En el marco del Procedimiento Capítulo 11 en el que se encuentra la Sociedad y alguna de sus filiales:

- a. Con fecha 8 de febrero de 2022, el juez del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York aprobó la petición de extensión del plazo de exclusividad relacionado al periodo de solicitud de votación del Plan de Reorganización de LATAM hasta el próximo 7 de marzo de 2022.
- b. Con fecha 10 de febrero de 2022, se suscribió una modificación al acuerdo de apoyo a la reestructuración o "Restructuring Support Agreement (RSA)", de fecha el 26 de noviembre de 2021. Mediante dicha modificación, se incorpora como parte del RSA, al Grupo Ad Hoc de Bonistas de LATAM, representados por White & Case LLP (W&C), el cual acordó, entre otras cosas, respaldar el Plan de Reorganización presentado por LATAM, y LATAM por su parte, acordó principalmente, pagar algunos honorarios profesionales de este grupo hasta cierto límite. Con la suscripción de esta modificación al RSA, el Plan de Reorganización presentado por LATAM cuenta a esta fecha con el apoyo de más del 67% de los Bonos de LATAM de 2024 y 2026, lo que se suma al apoyo que se tenía de acreedores que representan más del 70% de los créditos valistas de LATAM y algunos accionistas que tienen más del 50% del capital de LATAM.
- c. Con fecha 17 de febrero de 2022, previa aprobación del Directorio por recomendación del Comité de Directores, se presentó al Tribunal la Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada y un texto refundido y modificado del Contrato de Crédito DIP Existente (el "Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado"). Dicho Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado amplía la fecha de vencimiento prevista de todos los tramos del Contrato DIP Existente, refinancia y sustituye el financiamiento Tramo C existente bajo el Contrato de Crédito DIP Existente e incluye ciertas reducciones en las tasas e intereses.

Posteriormente, con fecha 7 de marzo de 2022, previa aprobación del Directorio por recomendación del Comité de Directores, se presentó al Tribunal ciertas modificaciones adicionales (las "Modificaciones Adicionales") que se acordaron a la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado con los posibles acreedores. Los términos de la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (modificado por las Modificaciones Adicionales) mantienen, en esencia, la estructura de la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado presentado ante el Tribunal el 17 de febrero de 2022.

LATAM está a la espera de la decisión del Tribunal en respuesta a la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

(2) Con fecha 25 de febrero 2022, se firmó un acuerdo para recibir bajo lease operacional 6 aviones de la familia A321NEO, los cuales sus entregas serán durante el 2023.

(3) Durante el mes de febrero, la Compañía presentó ante la Securities Exchange Commission ("SEC") una solicitud para registrar 200 millones de ADR (American Depositary Receipt) adicionales, con el sólo objeto de tener disponibles para emisión en el mercado ya que la mayoría de

los existentes ya habían sido emitidos. La Compañía informó que lo anterior no significa emitir nuevas acciones ni aumentar el capital, sino sólo permitir que los inversionistas en Estados Unidos accedan a este valor, el que tiene como activo subyacente las acciones ordinarias de LATAM, previamente emitidas.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2021 y hasta la fecha de emisión de estos estados financieros, no se tiene conocimiento de otros hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2021, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 8 de marzo de 2022.

Filiales y coligadas



LATAM AIRLINES GROUP S.A

Nombre: LATAM Airlines Group S.A.,
R.U.T. 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 n° 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 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.

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 n° 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 n° 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 n° 306, 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\$3.661.721

Resultado del ejercicio: MUS\$(746.692)

Participación 2021: 100,00%

Variación año/año (a/a): 0,00%

% sobre activos de la Matriz:

-4,80411%

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 AEREAS 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 encargado 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\$845.116

Participación 2021: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: -4,737%

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\$9.084

Participación 2021: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz:

-0.23271%

Presidente del Directorio

Jerome Paul Jacques Cadier

Directores

Diogo Abadio – Director Comercial
Jefferson Cestari – Director Financiero

**TRANSPORTES AEREOS
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\$7.326
Participación 2021: 94,98%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,62414%

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: (a) dedicación a las actividades de agencias de viajes y turismo, privadas y no privadas, previstas en la legislación turística vigente; y

(b) administración y explotación de actividades turísticas para eventos y ocio

Capital suscrito y pagado:
MUS\$21.220
Participación 2021: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,04646%

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: (a) La participación en otras sociedades civiles o comerciales, a condición de accionista o acreedor; y

(b) La administración de bienes propios

Capital suscrito y pagado: MUS\$34
Participación 2021: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,00822%

Presidente del Directorio

No tiene

Directores

Claudia Sender Ramirez

TP FRANCHISING LIMITED

Individualización: Sociedad de
Responsabilidad Limita 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\$5

Participación 2021: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,03522%

Administradores

Cláudia Sender Ramirez

Marcelo Eduardo Guzzi Dezem

Daniel Levy

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 n° 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 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 n° 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, n° 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\$346.022

Resultado del ejercicio: MUS\$(137.747)**Participación 2021:** 99,89804%**Variación a/a:** 0,00%**% sobre activos de la Matriz:** 3,71571%**Presidente del Directorio**

Andrés Del Valle

Directores

Andrés Bianchi Urdinola

(ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo LATAM)

Andrés Del Valle (ejecutivo LATAM)

Gerente General

Andrés Bianchi Urdinola

(ejecutivo LATAM)

**SOCIEDADES FILIALES
DE LAN CARGO S.A.***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 2021:** 99,89%**Variación a/a:** 0,00%**% sobre activos de la Matriz:** 0,05528%**Directores**

Ramiro Alfonsín Balza (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 2021:** 99,971%**Variación a/a:** 0,00%**% sobre activos de la Matriz:** 0,00771%**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\$263.003

Participación 2021: 99,98%**Variación a/a:** 0,00%**% sobre activos de la Matriz:** 0,89572%**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 2021: 87,126%**Variación a/a:** 0,00%**% sobre activos de la Matriz:** 1,07523%**Directores**

Enrique Cueto Plaza (ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM)

Gerente General

José Tomás Covarrubias Cervero

(ejecutivo LATAM)

*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\$147
Participación 2021: 99,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 1,09786%

Directores

Andrés Bianchi Urdinola Plaza (ejecutivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM)

Gerente General

Andres 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 2021: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,31366%

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\$796
Participación 2021: 81,31%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 1,25865%

Directores:

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal)
José Mauricio Rodriguez 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 2021: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,17276%

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: 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. *La adquisición, enajenación y en general la negociación con todo tipo de acciones, partes sociales, y decualquier título-valor permitido por la ley... *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 2021: 66,43%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,74434%

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 2021: 99,80%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: -0,02242%

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 2021: 99,13%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,00%

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 2021: 99,80%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,00875%

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\$(109.392)

Participación 2021: 99,81%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: -0,64188%

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 incorporeales. 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\$90

Participación 2021: 100,00%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la Matriz: 0,00931%

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 constituido 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 y

(g) todo otro relacionado directa o indirectamente con la prestación de los servicios antes descritos.

Capital suscrito y pagado: MUS\$10

Participación 2021: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz:

-0,00653%

Directores

Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM)

Gerente General

Claudia Cáceres 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 2021: 99,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz:

(0,00011%)

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 incorporales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. En general podrá adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena, así como realizar todo tipo de actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades. Ejercer el desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo

Capital suscrito y pagado: MUS\$16.925
Resultado del ejercicio: MUS\$(7.447)
Participación 2021: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: -9,28638%

Directores

Andres del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM)
Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo LATAM)

Gerente General

Andres 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\$467.511

Participación 2021: 99,984%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,40466%

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

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\$5.640
Participación 2021: 95,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: -0,01771%

Director
Jerónimo Cortes
Javier Norberto Macías (suplente)

Administración
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 2021: 99,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,08602%

Directores
Andres del Valle Eitel

Administración:
Andres 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 2021: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,11513%

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 incorporales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero

Capital suscrito y pagado: MUS\$491

Participación 2021: 54,791%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la Matriz: 0,00730%

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 2021: 98,94%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz:

-0,12836%

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 abordó;

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\$505.077

Participación 2021: 95,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,36174 %

Directores

Manuel Maria 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 n° 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\$633

Resultado del ejercicio: MUS\$181

Participación 2021: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,01155%

Directores

Sebastián Acuto (ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM)

Hernán Pasman (ejecutivo LATAM)

Gerente General

Guido Opazo Aneotz (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\$(50)

Participación 2021: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: (0,0082%)

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\$278

Participación 2021: 100,00%

Var, a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,02142%

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\$(104.512)

Participación 2021: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz:
(2,84011)%

Presidente del Directorio

No aplica

Directores

Andres 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 2021: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0%

Presidente del Directorio

No aplica

Directores

Andres del Valle Eitel
Joaquín Arias Acuña



Estados Financieros Sociedades Matriz

LAN Cargo S.A. y Filiales Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Total activos corrientes	695.341	788.956
Total activos no corrientes	469.437	673.874
Total activos	<u>1.164.778</u>	<u>1.462.830</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	785.977	811.274
Total pasivos no corrientes	278.667	133.172
Total pasivos	<u>1.064.644</u>	<u>944.446</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	164.653	578.004
Participaciones no controladoras	(64.519)	(59.620)
Total patrimonio	<u>100.134</u>	<u>518.384</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>1.164.778</u>	<u>1.462.830</u>

LAN Cargo S.A. y Filiales Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	1.132.425	532.547
Costo de ventas	<u>(1.244.086)</u>	<u>(741.113)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	(111.661)	(208.566)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(281.759)	(238.021)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(270.123)	(268.048)
Gasto por impuesto a las ganancias	22.985	(402)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(247.138)</u>	<u>(268.450)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(242.249)	(192.820)
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	(4.889)	(75.630)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(247.138)</u>	<u>(268.450)</u>

LAN Cargo S.A. y Filiales
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(247.148)	(268.450)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	1.118	(594)
Total otro resultado integral que se clasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	220	(347)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	1.338	(941)
Impuesto a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se clasificarán al resultado del ejercicio	(303)	-
Otro resultado integral	1.035	(941)
Total resultado integral	<u>(246.113)</u>	<u>(269.391)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(241.214)	(193.601)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	(4.899)	(75.630)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(246.113)</u>	<u>(269.231)</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 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 Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	6.449	27.416
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(6.900)	(20.669)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de	<u>(7.105)</u>	<u>(10.166)</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	<u>(7.555)</u>	<u>(3.710)</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u><u>47.052</u></u>	<u><u>54.607</u></u>

Inversiones LAN S.A.
Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	1.226	1.336
Total activos no corrientes	<u>58</u>	<u>58</u>
Total activos	<u><u>1.284</u></u>	<u><u>1.394</u></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	-	21
Total pasivos no corrientes	<u>45</u>	<u>44</u>
Total pasivos	<u><u>45</u></u>	<u><u>65</u></u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>1.239</u>	<u>1.329</u>
Total patrimonio	<u>1.239</u>	<u>1.329</u>
Total patrimonio y pasivos	<u><u>1.284</u></u>	<u><u>1.394</u></u>

Inversiones LAN S.A.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	6	(7)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(90)	23
Gasto por impuesto a las ganancias	-	27
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(90)</u>	<u>50</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(90)</u>	<u>50</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(90)</u>	<u>50</u>

Inversiones LAN S.A.
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(90)	50
Total resultado integral	<u>(90)</u>	<u>50</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(90)</u>	<u>50</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(90)</u>	<u>50</u>

Inversiones LAN 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	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>

Inversiones LAN S.A.
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	-	24
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(77)</u>	<u>-</u>
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(77)</u>	<u>24</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>406</u>	<u>483</u>

LAN Pax Group y Filiales
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Total activos corrientes	232.185	204.062
Total activos no corrientes	<u>200.085</u>	<u>200.875</u>
Total activos	<u><u>432.270</u></u>	<u><u>404.937</u></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	1.412.684	1.415.327
Total pasivos no corrientes	<u>236.031</u>	<u>209.610</u>
Total pasivos	<u><u>1.648.715</u></u>	<u><u>1.624.937</u></u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(1.219.473)	(1.220.319)
Participaciones no controladoras	<u>3.028</u>	<u>319</u>
Total patrimonio	<u><u>(1.216.445)</u></u>	<u><u>(1.220.000)</u></u>
Total patrimonio y pasivos	<u><u>432.270</u></u>	<u><u>404.937</u></u>

LAN Pax Group y Filiales
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	310.688	187.176
Costo de ventas	<u>(281.846)</u>	<u>(266.110)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	28.842	(78.934)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(48.133)	28.059
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(6.624)	(260.367)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(823)</u>	<u>(42.427)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u><u>(7.447)</u></u>	<u><u>(302.794)</u></u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(7.289)	(291.257)
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	<u>(158)</u>	<u>(11.537)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u><u>(7.447)</u></u>	<u><u>(302.794)</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 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>(1.219.473)</u>	<u>3.028</u>	<u>(1.216.445)</u>

LAN Pax Group y Filiales
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	2.596	(61.606)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	11.587	(5.607)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(115)</u>	<u>(2.224)</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	14.068	(69.437)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(3.838)</u>	<u>12.010</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al	<u>10.230</u>	<u>(57.427)</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>71.537</u>	<u>61.307</u>

LATAM Finance Limited

Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Total activos corrientes	1.310.734	1.310.735
Total activos	1.310.734	1.310.735
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	187.083	82.572
Total pasivos no corrientes	1.501.739	1.501.739
Total pasivos	1.688.822	1.584.311
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(378.088)	(273.576)
Total patrimonio	(378.088)	(273.576)
Total patrimonio y pasivos	1.310.734	1.310.735

LATAM Finance Limited

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	-	5
Costo de ventas	(104.511)	(105.103)
Ganancia (Pérdida) bruta	(104.511)	(105.098)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(104.512)	(105.100)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(104.512)	(105.100)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(104.512)	(105.100)

LATAM Finance Limited

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(104.512)	(105.100)
Total resultado integral	(104.512)	(105.100)

LATAM Finance Limited

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	(273.576)	-	(273.576)
Total resultado integral	(104.512)	-	(104.512)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2021	(378.088)	-	(378.088)

LATAM Finance Limited

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	-	(168)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(1)	51.184
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	(51.982)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(1)	(966)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	116	117

Professional Airline Services INC
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Total activos corrientes	33.766	17.570
Total activos	33.766	17.570
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	30.915	14.997
Total pasivos	30.915	14.997
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	2.851	2.573
Total patrimonio	2.851	2.573
Total patrimonio y pasivos	33.766	17.570

Professional Airline Services INC
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	61.572	51.336
Costo de ventas	(33.765)	(28.022)
Ganancia (Pérdida) bruta	27.807	23.314
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	478	1.179
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	478	1.179
Gasto por impuesto a las ganancias	(200)	(165)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	278	1.014

Professional Airline Services INC
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	278	1.014
Total resultado integral	278	1.014

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	2.851	2.851

Professional Airline Services INC
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	2.694	(1.749)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	2.694	(1.749)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al	2.694	(1.749)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	189	1.938
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	2.883	189

Holdco I S.A.
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Total activos corrientes	-	6
Total activos no corrientes	<u>351.587</u>	<u>351.587</u>
Total activos	<u><u>351.587</u></u>	<u><u>351.593</u></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	<u>2.740</u>	<u>2.152</u>
Total pasivos	<u><u>2.740</u></u>	<u><u>2.152</u></u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>348.847</u>	<u>349.441</u>
Total patrimonio	<u><u>348.847</u></u>	<u><u>349.441</u></u>
Total patrimonio y pasivos	<u><u>351.587</u></u>	<u><u>351.593</u></u>

Holdco I S.A.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(993)	-
Diferencia de cambio	<u>399</u>	<u>(111)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u><u>(594)</u></u>	<u><u>(111)</u></u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(594)</u>	<u>(111)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u><u>(594)</u></u>	<u><u>(111)</u></u>

Holdco I S.A.
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(594)</u>	<u>(111)</u>
Total resultado integral	<u><u>(594)</u></u>	<u><u>(111)</u></u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(594)</u>	<u>(111)</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u><u>(594)</u></u>	<u><u>(111)</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 2021	349.441	-	349.441
Total resultado integral	(594)	-	(594)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2021	<u><u>348.847</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>348.847</u></u>

Holdco I S.A.
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</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	<u>(6)</u>	<u>-</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u><u>-</u></u>	<u><u>6</u></u>

Jarletul S.A.
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Total activos corrientes	22	35
Total activos no corrientes	2	2
Total activos	24	37
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.116	1.079
Total pasivos	1.116	1.079
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(1.092)	(1.042)
Total patrimonio	(1.092)	(1.042)
Total patrimonio y pasivos	24	37

Jarletul S.A.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	-	69
Costo de ventas	-	(30)
Ganancia (Pérdida) bruta	-	39
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(47)	(317)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(47)	(327)
Gasto por impuesto a las ganancias	(3)	(5)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(50)	(332)

Jarletul S.A.
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(50)	(332)
Total resultado integral	(50)	(332)

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	(1.092)	-	(1.092)

Jarletul S.A.
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(10)	(91)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(10)	(91)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(10)	(91)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	22	32

LATAM Airlines Perú S.A.
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Total activos corrientes	454.266	629.910
Total activos no corrientes	30.122	31.811
Total activos	484.388	661.721
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	414.997	484.450
Total pasivos no corrientes	2.070	1.648
Total pasivos	417.067	486.098
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	67.321	175.623
Total patrimonio	67.321	175.623
Total patrimonio y pasivos	484.388	661.721

LATAM Airlines Perú S.A.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	584.929	372.255
Costo de ventas	(614.102)	(467.622)
Ganancia (Pérdida) bruta	(29.173)	(95.367)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(93.410)	(165.263)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(109.180)	(171.522)
Gasto por impuesto a las ganancias	(210)	(3.964)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(109.390)	(175.486)
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(109.390)	(175.486)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(109.390)	(175.486)

LATAM Airlines Perú S.A.
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(109.390)	(175.486)
Total resultado integral	(109.390)	(175.486)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(109.390)	(175.486)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	(109.390)	(175.486)

LATAM Airlines Perú 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	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	67.321	-	67.321

LATAM Airlines Perú S.A.
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	37.204	(263.744)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(868)	(260)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(217)	270.391
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	36.119	6.387
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al	36.119	6.387
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	81.682	45.628

LATAM Travel Chile II S.A.
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Total activos corrientes	251	293
Total activos no corrientes	337	650
Total activos	<u>588</u>	<u>943</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	1.457	1.625
Total pasivos no corrientes	-	216
Total pasivos	<u>1.457</u>	<u>1.841</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(869)	(898)
Total patrimonio	<u>(869)</u>	<u>(898)</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>588</u>	<u>943</u>

LATAM Travel Chile II S.A.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	-	407
Costo de ventas	<u>(6)</u>	<u>(19)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	(6)	388
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	86	(599)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	84	(599)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(55)</u>	<u>383</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>29</u>	<u>(216)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	29	(216)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>29</u>	<u>(216)</u>

LATAM Travel Chile II S.A.
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	29	(216)
Total resultado integral	<u>29</u>	<u>(216)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	29	(216)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>29</u>	<u>(216)</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 Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(10)	195
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(9)	(4)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	(465)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(19)	(274)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al	<u>(19)</u>	<u>(274)</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>241</u>	<u>260</u>

LATAM Travel S.R.L.
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Total activos corrientes	64	1.128
Total activos	<u>64</u>	<u>1.128</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	132	1.173
Total pasivos	<u>132</u>	<u>1.173</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(68)	(45)
Total patrimonio	<u>(68)</u>	<u>(45)</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>64</u>	<u>1.128</u>

LATAM Travel S.R.L.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	-	11
Ganancia (Pérdida) bruta	-	11
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(23)	(68)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(23)</u>	<u>(68)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(23)	(68)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(23)</u>	<u>(68)</u>

LATAM Travel S.R.L.
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(23)	(68)
Total resultado integral	<u>(23)</u>	<u>(68)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(23)	(68)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(23)</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 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 Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	133	(59)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	<u>(2)</u>	<u>(28)</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>131</u>	<u>(87)</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	(67)	20
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>64</u>	<u>(67)</u>

Peuco Finance Limited
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Total activos corrientes	<u>1.307.721</u>	<u>1.307.721</u>
Total activos	<u><u>1.307.721</u></u>	<u><u>1.307.721</u></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	<u>1.307.721</u>	<u>1.307.721</u>
Total pasivos	<u><u>1.307.721</u></u>	<u><u>1.307.721</u></u>
Total patrimonio y pasivos	<u><u>1.307.721</u></u>	<u><u>1.307.721</u></u>

Peuco Finance Limited
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	-	(643.263)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	<u>-</u>	<u>643.263</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u><u>-</u></u>	<u><u>-</u></u>



TAM S.A. y Filiales
Estado de Situación Financiera

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Total activos corrientes	1.262.825	1.492.792
Total activos no corrientes	1.346.034	1.617.263
Total activos	2.608.859	3.110.055
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	2.410.426	2.206.089
Total pasivos no corrientes	846.722	798.846
Total pasivos	3.257.148	3.004.935
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(649.058)	104.407
Participaciones no controladoras	769	713
Total patrimonio	(648.289)	105.120
Total patrimonio y pasivos	2.608.859	3.110.055

TAM S.A. y Filiales
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	2.003.922	1.809.314
Costo de ventas	(2.161.497)	(2.109.529)
Ganancia (Pérdida) bruta	(157.575)	(300.215)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(665.917)	(847.429)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(748.514)	(831.918)
Gasto por impuesto a las ganancias	(8.119)	(193.894)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(756.633)	(1.025.812)
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(756.698)	(1.025.624)
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	65	(188)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(756.633)	(1.025.812)

TAM S.A. y Filiales
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(756.633)	(1.025.812)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(32.031)	(570.327)
Impuesto a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se clasificarán al resultado del ejercicio	(483)	1.047
Otro resultado integral	(32.514)	(569.280)
Total resultado integral	(789.147)	(1.595.092)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(789.254)	(1.594.481)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	107	(611)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	(789.147)	(1.595.092)

TAM S.A. y Filiales
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	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			
31 de diciembre de 2021	(649.058)	769	(648.289)

TAM S.A. y Filiales
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(94.067)	(367.638)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(47.280)	227.469
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(27.510)</u>	<u>134.607</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(168.857)	(5.562)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(168.857)</u>	<u>(76.154)</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al	(337.714)	(81.716)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>292.723</u>	<u>237.468</u>

Technical Training LATAM S.A.
Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> M\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> M\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	1.616.725	1.345.034
Total activos no corrientes	<u>75.776</u>	<u>202.075</u>
Total activos	<u>1.692.501</u>	<u>1.547.109</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	170.976	118.243
Total pasivos no corrientes	<u>223.250</u>	<u>325.370</u>
Total pasivos	<u>394.226</u>	<u>443.613</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>1.298.275</u>	<u>1.103.496</u>
Total patrimonio	<u>1.298.275</u>	<u>1.103.496</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>1.692.501</u>	<u>1.547.109</u>

Technical Training LATAM S.A.
Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> M\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> M\$
Ingresos de actividades ordinarias	844.775	698.676
Costo de ventas	<u>(646.971)</u>	<u>(584.594)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	197.804	114.082
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	393.553	(128.632)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	393.553	(128.632)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(206.118)</u>	<u>169.035</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>187.435</u>	<u>40.403</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>187.435</u>	<u>40.403</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>187.435</u>	<u>40.403</u>

Technical Training LATAM S.A.
Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> M\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> M\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	187.435	40.403
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	12.093	86.761
Otro resultado integral	<u>12.093</u>	<u>86.761</u>
Total resultado integral	<u>199.528</u>	<u>127.164</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>199.528</u>	<u>127.164</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>199.528</u>	<u>127.164</u>

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	<u>1.298.275</u>	<u>-</u>	<u>1.298.275</u>

Technical Training LATAM S.A.
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> M\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> M\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(355.265)	(321.544)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(355.265)	(321.544)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	<u>51.747</u>	<u>-</u>
efectivo	<u>(303.518)</u>	<u>(321.544)</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>289.736</u>	<u>593.254</u>

Análisis razonado



Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias:

1. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Al 31 de diciembre de 2021, los activos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$13.312.434, lo que, comparado con el 31 de diciembre de 2020, presenta una disminución de MUS\$2.337.656 (14,9%).

El Activo corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$508.408 (16,2%), comparado con el cierre del ejercicio 2020. Las principales disminuciones se presentan en los siguientes rubros: Efectivo y equivalentes al efectivo por MUS\$649.006 (38,3%), esta disminución se explica por la variación negativa neta presentada en el estado de flujos consolidado de la Sociedad; Inventarios, corrientes por MUS\$36.237 (11,2%),

asociado principalmente a un aumento del consumo de materiales; Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta por MUS\$129.339 (46,8%) originada principalmente por la materialización de venta de 5 aeronaves (MMUS\$103) y el ajuste al valor neto de realización de las aeronaves clasificadas en este rubro; compensado por un aumento de Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar por MUS\$303.291 (50,6%), explicado principalmente por aumento en las ventas asociadas a tarjetas de crédito.

El índice de liquidez de la Sociedad muestra una disminución pasando de 0,42 veces al cierre del ejercicio 2020 a 0,21 veces al cierre de diciembre de 2021, debido principalmente a un aumento del 64,7% en el Pasivo corriente. Se observa, además, una disminución de la razón ácida, pasando de 0,23 veces al cierre del ejercicio 2020 a 0,08 veces al cierre de diciembre de 2021.

El Activo no corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$1.829.248 (14,6%) respecto del cierre del ejercicio 2020. Los principales rubros del Activo no corriente que presentan disminuciones son: Propiedades, plantas y equipos por MUS\$1.240.402 (11,6%), cuya variación negativa se explica principalmente

por la depreciación del ejercicio por MUS\$982.995, renegociaciones de activos por derecho de uso asociadas a 109 aeronaves por aproximadamente MMUS\$180, el rechazo de flota por el proceso del Capítulo 11 por MUS\$1.094.318, diferencia por conversión por MUS\$40.752 y otros movimientos por MUS\$143.816, compensado por adiciones del ejercicio por MUS\$1.201.479; disminución de Activos intangibles distintos de la plusvalía por MUS\$27.667 (2,6%), originado principalmente ajuste de conversión por MUS\$58.734, una disminución por MUS\$51.162 correspondiente a la amortización del ejercicio, compensado por incremento por adiciones por MUS\$82.798; disminución de Activos por impuestos diferidos por MUS\$549.526 (97,3%), generado principalmente por provisión por el activo por impuestos diferidos que se estima no será recuperable por un monto de MUS\$1.251.912 compensado por reconocimiento de impuesto diferido por operación 2021 por MUS\$702.386.

Al 31 de diciembre de 2021, los pasivos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$20.379.338, lo que, comparado con valor al 31 de diciembre de 2020, presenta un aumento de MUS\$2.286.863 (equivalente a 12,6%).



El Pasivo corriente de la Sociedad, aumentó en MUS\$4.844.441 (64,7%), respecto al cierre de ejercicio 2020. Los principales aumentos se presentan en: Otros pasivos financieros, corrientes por MUS\$1.397.721 (45,7%), los cuales se explican principalmente, el aumento por obtención de nuevos préstamos asociados al segundo retiro bajo Contrato Crédito DIP por MUS\$661.042 y otras obtenciones por MUS\$567, el aumento por los intereses devengados por MUS\$504.599 y movimientos por renegociaciones de flota y otras reclasificaciones desde el rubro no corriente por MUS\$1.090.885, compensado por pagos de capital e interés realizados en el periodo por MUS\$671.035, bajas de deuda por rechazos de flota MUS\$188.337; Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes por MUS\$2.538.028 (109,3%), explicada principalmente por reclamos acordados de aviones rechazados y aumento de provisiones de mantenimiento; Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes por MUS\$660.790, explicada por traspaso de posición no corriente a corriente de financiamiento DIP por MUS\$396.423 más los intereses devengados por MUS\$35.030, obtención de financiamiento por MUS\$130.102 asociados al segundo retiro bajo Contrato Crédito DIP

e intereses devengados y otros movimientos por MUS\$99.235; Otros pasivos no financieros, corrientes por MUS\$243.785 (11,7%), explicada por aumento de ingresos diferidos MUS\$236.257 y de otros pasivos varios no financieros MUS\$7.528.

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente de la Sociedad para el periodo es de (1,75). La incidencia del Pasivo corriente sobre la deuda total aumentó en 19,12 puntos porcentuales, pasando de 41,41% al cierre del 2020 a un 60,53% al cierre del presente periodo.

El Pasivo no corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$2.557.578 (24,1%), comparado con el valor al 31 de diciembre de 2020. Las principales disminuciones se presentan en el rubro Otros pasivos financieros, no corrientes por MUS\$1.855.099 (23,8%). Esta variación se explica principalmente por disminuciones por bajas de deuda por rechazos de flota por MUS\$999.782 y movimientos por renegociaciones de flota y otras reclasificaciones al rubro corriente por MUS\$1.090.885, compensado por otros movimientos del período MUS\$235.568.

Las otras disminuciones se presentan en el rubro Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corrientes

por MUS\$396.423 (100%) explicada principalmente por efecto neto de reclasificación de saldo a posición corriente de acuerdo a condiciones del contrato de financiamiento DIP; Otros pasivos no financieros, no corrientes por MUS\$189.952 (27,1%), explicado principalmente por la disminución de ingresos diferidos y reclasificación a posición corriente de compensación de Delta Air Lines, Inc., compensado por aumento de Otras provisiones, no corrientes por MUS\$124.222 (21,1%) explicado por incrementos de contingencias tributarias por MUS\$125.875, contingencias laborales por MUS\$50.139 y la disminución por efecto neto de provisiones de contratos onerosos y otras provisiones menores por MUS\$51.792.

El indicador de endeudamiento del Pasivo no corriente de la Sociedad del periodo sobre el patrimonio es (1,14). La incidencia del Pasivo no corriente sobre la deuda total disminuyó en 19,12 puntos porcentuales, pasando de 58,59% al cierre de 2020 a un 39,47% al cierre de diciembre de 2021.

El indicador de endeudamiento total sobre el Patrimonio de la Sociedad al cierre de diciembre de 2021 es (2,89), siendo 4,54 veces menor que al cierre de diciembre de 2020.

Al cierre de diciembre 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Actualmente un 40% (42% al 31 de diciembre 2020) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés. La mayor parte de dicha deuda está indexada a tasa de referencia en base a LIBOR. Considerando estas coberturas, la tasa promedio de la deuda es de 5,69%.

El Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora disminuyó en MUS\$4.620.835, pasando de un patrimonio negativo de MUS\$2.435.713 al 31 de diciembre de 2020 a un patrimonio negativo de MUS\$7.056.548 al 31 de diciembre de 2021. Los principales efectos corresponden al resultado del ejercicio atribuible a los propietarios de la controladora, correspondiente a una pérdida de MUS\$4.647.491, ajuste de conversión por MUS\$18.354 y otros incrementos del ejercicio por MUS\$8.302.

2. ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO

La controladora al 31 de diciembre de 2021 registró una pérdida de MUS\$4.647.491, lo que representa una variación negativa de MUS\$101.604 comparado con la pérdida de MUS\$4.545.887 del mismo período del año anterior. El margen neto del ejercicio alcanzó un -90,9% en 2021 y -104,9% durante 2020.

El resultado operacional de los doce meses de 2021 asciende a una pérdida de MUS\$1.119.277, que comparado con la pérdida de MUS\$1.665.288 al 31 de diciembre de 2020 registra una variación equivalente a un 32,8%, mientras que el margen operacional alcanza -21,9%, 16,5 puntos porcentuales menor al margen de -38,4% al 31 de diciembre de 2020.

Los Ingresos operacionales del ejercicio aumentaron un 17,9% con respecto al mismo período de 2020, alcanzando MUS\$5.111.346. Este aumento se debe en gran medida a 23,2% en los Ingresos

de pasajeros y 27,4% en los Ingresos de carga, mientras que los Otros ingresos disminuyeron un 44,7%. El impacto de la depreciación del real brasileño representa menores ingresos ordinarios por aproximadamente US\$40 millones.

Durante junio de 2020 fue anunciado el cese por tiempo indeterminado de las operaciones de LATAM Airlines Argentina S.A., debido a las condiciones de la industria local agravadas por la pandemia de COVID-19, dejando de operar 12 destinos domésticos. LATAM Airlines Argentina S.A. al cierre del ejercicio de 2020 presentó en su estado de resultado individual Ingresos operacionales por US\$50 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$3.342.381, que comparado con MUS\$2.713.774 de los doce meses de 2020 representa un incremento de 23,2%. Esta variación se debe al aumento de un 18,0% en la demanda medida en RPK (ingresos por pasajero-kilómetro) y un 4,3% en los *yields* respecto del año anterior, mientras que el factor de ocupación presenta variación negativa de 2,1 puntos porcentuales respecto del ejercicio de 2020, por otro lado, el RASK (ingresos por ASK – asientos disponibles por kilómetro) presenta un aumento de 1,4%, este aumento se explica por la

recuperación de la demanda producto de la liberación de cuarentenas y restricciones de viajes desde el segundo semestre del año actual.

Al 31 de diciembre de 2021, los ingresos de carga alcanzaron MUS\$1.541.634, lo que representa un aumento de 27,4% respecto de 2020, a pesar de la caída de 1,4% en el tráfico medido en RTK, los *yields* aumentaron 29,2% impulsado principalmente por fuerte escenario de importación y exportación.

El ítem Otros ingresos presenta una disminución de MUS\$183.671 debido, principalmente, a una caída en los Servicios de tours y Arriendo de avión por MUS\$55.990, además de la indemnización recibida por la cancelación de la compra de cuatro aeronaves A350 a Delta Air Lines Inc. por MUS\$62.000 y MUS\$9.240 correspondientes a la devolución anticipada de aviones arrendados a Qatar Airways, ambos durante el segundo trimestre de 2020 sumado a la variación negativa de los ingresos recibidos por concepto de indemnización de Delta Air Lines Inc. asociados a la implementación del JBA (*joint business agreement*) firmado en 2019 por MUS\$14.279.

Al 31 de diciembre de 2021, los Costos operacionales ascienden a

MUS\$6.230.623, que, comparados con el mismo período de 2020, representan mayores costos por MUS\$230.666, equivalentes a un aumento de 3,8%, mientras que el costo unitario por ASK disminuyó en 14,5%. Adicionalmente, el impacto de la depreciación del real brasileño en este rubro representa menores costos por aproximadamente US\$38 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

a) Las Remuneraciones y beneficios aumentaron MUS\$79.839 debido, a mayores gastos reconocidos por bonos de desempeño los cuales fueron suspendidos durante el ejercicio de 2020, compensado en parte por una caída del 18% en la dotación promedio respecto al año anterior.

b) El Combustible aumentó 42,3% equivalente a MUS\$442.433. Este incremento corresponde principalmente a un 25,4% de mayores precios promedio sin cobertura y un 15,5% de crecimiento en el consumo medido en galones. LATAM reconoció durante 2021 una utilidad de MUS\$10.100 por cobertura de combustible, comparado con la pérdida de MUS\$14.316 de los doce meses de 2020.

c) Las Comisiones muestran una disminución de MUS\$2.701, producto

del incremento durante 2021 de la venta directa en agencias propias y medios digitales.

d) La Depreciación y Amortización disminuyó en MUS\$223.992, variación que se explica, principalmente, por una menor flota promedio durante 2021 y los castigos realizados el ejercicio anterior por el término acelerado de proyectos informáticos producto de la implementación de la plataforma digital LATAM XP.

e) Los Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje aumentaron MUS\$35.183, principalmente, en los costos de servicios *handling* impactados por la recuperación de la operación durante el segundo semestre de 2021 y compensado por menores costos de tasas aeroportuarias.

f) El Servicio a Pasajeros disminuyó en MUS\$20.325, lo que representa una variación de 20,8% explicado, principalmente, por las restricciones a los servicios de catering a bordo impuestas producto de la pandemia de COVID-19 y menores costos de atención de pasajeros por contingencias.

g) El Arriendo de Aviones presenta costos por MUS\$120.630. Desde el segundo trimestre de 2021

se registraron arrendamientos operacionales de aeronaves bajo modalidad variable, como consecuencia de los distintos acuerdos alcanzados por el grupo.

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 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 y el interés del pasivo por arrendamiento.

h) El Mantenimiento presenta mayores costos por MUS\$61.356, equivalentes a

un 13,0%, principalmente, por una mayor operación desde la segunda mitad del año actual.

i) Los Otros Costos Operacionales presentan una disminución de MUS\$261.757, principalmente, por efecto de ajustes en las estimaciones de incobrabilidad y procesos tributario, laborales y civiles.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$21.107, que comparados a los MUS\$50.397 de 2020, representan menores ingresos por MUS\$29.290. A pesar de los mayores niveles de caja durante el semestre comparado con el mismo período de 2020, esta reducción se debe a las limitaciones del Capítulo 11 sobre la gestión de efectivo del grupo, requiriendo mantener un 70% del efectivo en bancos autorizados.

Los Costos financieros aumentaron 37,2% totalizando MUS\$805.544 al 31 de diciembre de 2021. El giro del financiamiento DIP (*debtor in possession*) durante el cuarto trimestre de 2020, además de los tres giros ocurridos en junio, noviembre y diciembre de 2021, aumentaron la deuda en US\$1.950 millones, con una mayor tasa de interés, llevando a un aumento de los intereses devengados por aproximadamente US\$330 millones.

Los Otros ingresos/costos al 31 de diciembre de 2021 registran una variación positiva de MUS\$723.360. La contingencia generada por la pandemia de COVID-19 afectó las operaciones del grupo, identificándose indicios de deterioro que requirieron la realización de pruebas de deterioro resultando en el castigo del total de la plusvalía correspondiente a US\$1.729 millones, US\$37 millones producto del castigo de slots aeroportuarios y US\$81 millones correspondientes a contratos de coberturas de combustible, todos ellos generaron una pérdida durante el primer trimestre de 2020, compensado en parte por mayores costos de reorganización durante 2021 equivalente a US\$1.342 millones.

Los principales rubros del Estado de Situación financiera consolidado de TAM S.A. y Filiales, que produjeron una pérdida por MUS\$3.973 por diferencia de cambio al 31 de diciembre de 2021, son los siguientes: Otros pasivos financieros, pérdida por MUS\$5.779 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\$17.970 y cuentas por cobrar y pagar neto a terceros pérdida por MUS\$27.187. Los otros rubros de activos y pasivos netos generaron una utilidad por MUS\$11.023.

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 ha permitido proteger la liquidez de la Sociedad.

El Flujo de Actividades de Operación al 31 de diciembre de 2021 presenta una variación positiva de MUS\$310.598 respecto del ejercicio anterior, debido a la variación positiva en los Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios por MUS\$739.369, Pagos a y por cuenta de los empleados por MUS\$285.942 e Impuestos a las ganancias reembolsados por MUS\$56.255. Lo anterior se ve compensado con las variaciones negativas de Pagos a proveedores por el suministro de

bienes, cuyas variaciones se originan por los mayores pagos efectuados por MUS\$584.146, Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$101.169 y Otros pagos por actividades de operación por MUS\$85.837.

La variación negativa de MUS\$101.169 en las Otras entradas y salidas de efectivo del Flujo de Actividades de Operación, se origina principalmente por la variación de la compensación de Delta por MUS\$62.000, Primas y garantías de márgenes de derivados por MUS\$32.990, Depósitos judiciales por MUS\$54.851 y comisiones bancarias, impuestos y otros por MUS\$16.727 compensado por la variación positiva de las operaciones con derivados de combustible por MUS\$60.848.

El Flujo Actividades de Inversión presenta una variación negativa de MUS\$576.261 respecto al ejercicio anterior, debido a la variación negativa de los siguientes rubros: Compras de Propiedades, planta y equipos y compras de activos intangibles por MUS\$262.981 y MUS\$13.085 respectivamente, Intereses recibidos por MUS\$27.803 y el efecto neto entre los Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades y los Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos

de deuda de otras entidades por MUS\$323.245. Lo anterior se ve levemente compensado con las variaciones positivas de: Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo por MUS\$29.434 y Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$20.667.

El Flujo de Actividades de Financiación presenta una variación negativa de MUS\$1.011.187, respecto del ejercicio anterior, que se explica por las siguientes variaciones negativas: Importes procedentes de préstamos de corto y largo plazo por MUS\$1.323.871 y Préstamos de entidades relacionadas por MUS\$243.023. Esta variación se ve compensada por los siguientes conceptos: Pago de préstamos por MUS\$330.664, Intereses pagados por MUS\$105.797, Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$96.754 y Pago de pasivos por arrendamientos por MUS\$18.696, entre otros.

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)”. El financiamiento

tiene vencimiento con fecha 29 de marzo de 2022. La línea es de carácter garantizado con colateral compuesto por aviones, motores y repuestos.

(2) Con fecha 26 de mayo de 2020 LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia y Ecuador se acogieron, en el Tribunal para el distrito sur de Nueva York, a la protección del Capítulo 11 de la ley de quiebra de los Estados Unidos. Bajo la Sección 362 del Código de quiebra. Lo mismo ocurrió para TAM LINHAS AÉREAS S.A y sus filiales (todas filiales de LATAM en Brasil), con fecha 9 de julio de 2020. El haberse acogido al Capítulo 11 suspende automáticamente la mayoría de las acciones contra LATAM y sus filiales, incluidas la mayoría de las acciones para cobrar las obligaciones financieras incurridas antes de la fecha de acogida del Capítulo 11 o para ejercer control sobre la propiedad de LATAM y sus filiales. En consecuencia, aunque la presentación de quiebra puede haber provocado incumplimientos para algunas de las obligaciones de LATAM y sus filiales, las contrapartes no pueden tomar ninguna acción como resultado de dichos incumplimientos.

Al final del ejercicio, el Capítulo 11 retiene la mayor parte de las acciones sobre los deudores por lo que el

repago de la deuda no se acelera. El grupo continúa presentando su información financiera al 31 de diciembre de 2021, incluyendo su deuda financiera y arrendamientos, de acuerdo con las condiciones originalmente pactadas, pendiente de futuros acuerdos que pueda alcanzar con sus acreedores en virtud del Capítulo 11. Para los acuerdos que ya fueron modificados o extinguidos, la información financiera ha sido revelada de acuerdo con los nuevos términos y condiciones.

(3) Con fecha 24 de junio 2020, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por LATAM para rechazar ciertos contratos de arriendo de aeronaves. Como parte de los contratos rechazados se incluyeron 17 aeronaves financiadas bajo la estructura EETC con un monto de MMUS\$844,1 y una aeronave financiada con un lease financiero con un monto de MMUS\$4,5.

(4) Con fecha 20 de octubre de 2020, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por LATAM para rechazar un contrato de arriendo de aeronaves financiado bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$34,3.

(5) Con fecha 29 de septiembre de 2020, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo un financiamiento *debtor-in-possession* ("DIP") por un total de MMUS\$2,450, que consiste en MMUS\$1,300 de un tramo A ("Tranche A") y MMUS\$1,150 de un tramo C ("Tranche C"), de los cuales MMUS\$750 son proveídos por partes relacionadas. Las obligaciones bajo el DIP están garantizadas por colateral compuesto por ciertos activos de LATAM y 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 Tranche A y Tranche C, y luego, en o alrededor del 22 de junio de 2021, LATAM realizó un giro adicional por MMUS\$500 del Tranche A y Tranche C.

Con fecha 18 de octubre de 2021, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo aprobación de la Corte por un tramo B ("el "Tramo B") del financiamiento *debtor-in-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, prendas sobre acciones, ciertos motores y repuestos. Los

siguientes giros del DIP se deben realizar al Tramo B hasta que la proporción girada de este último sea igual a la de los tramos anteriores. Una vez que esta proporción se iguale, los giros son pro-rata.

Con fecha 10 de noviembre de 2021, el grupo realizó un giro parcial por MMUS\$200 del Tranche 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.

El DIP tiene fecha de vencimiento el 8 de abril de 2022, sujeto a una potencial extensión, a elección de LATAM, por 60 días adicionales en el evento que el plan de reorganización de LATAM haya sido confirmado por una orden del Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, pero el plan no sea efectivo aún.

(6) Con fecha 31 de marzo 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó y, subsecuentemente con fecha 13 de abril de 2021, emitió una orden aprobando la moción presentada por el grupo para extender ciertos contratos de arriendo de 3 aeronaves.

(7) Con fecha 17 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por el grupo para rechazar el contrato de arriendo de una aeronave financiada bajo un *lease* financiero con un monto de MMUS\$130,7.

(8) Con fecha 30 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por el grupo para rechazar el contrato de arriendo de 3 aeronaves financiadas bajo un *lease* financiero con un monto de MMUS\$307,4.

(9) Con fecha 1 de noviembre de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 1 motor financiado bajo un *lease* financiero con un monto de MUS\$19,5.

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad al 31 de diciembre de 2021, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio, presenta una variación negativa de MUS\$1.276.850, 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 al grupo.

(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 2021, la Sociedad reconoció ganancias por MUS\$ 10.132 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 2021, el valor de mercado de los contratos vigentes es de MUS\$17.641.

(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 2021, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no reconoció ganancias por concepto de cobertura FX neto de primas. Durante igual período 2020, la Sociedad reconoció ganancias por MUS\$3,248 por concepto de cobertura FX neto de primas.

(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 London Inter Bank Offer Rate (“LIBOR”) y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños (“CDI”).

Al 31 de diciembre de 2021, aproximadamente un 40% de la deuda está a tasa fija o fijada con alguno de los instrumentos financieros de cobertura contratados. Considerando estas coberturas, la tasa promedio de la deuda es de 5,69%.

El 5 de marzo de 2021 la ICE Benchmark Administration (“IBA”) anunció que, como resultado de poco acceso a la información necesaria para el cálculo de las tasas, va a cesar la publicación de las tasas USD de plazos 1-semana, 2-meses el 31 de diciembre de 2021 y el resto de los plazos el 30 de junio de 2023. Aunque la adopción de tasas alternativas es voluntaria, la inminente interrupción de LIBOR hace que sea esencial que los participantes del mercado consideren pasar a tasas

alternativas como SOFR y que tengan un lenguaje alternativo apropiado en los contratos existentes que hagan referencia a la cesación de LIBOR. Al respecto, la Sociedad identifica que sus contratos de derivados y de deuda podrán verse afectados por el cambio de la tasa relevante. Para mitigar el efecto, la Sociedad está evaluando la adhesión al protocolo ISDA en el caso de los derivados y está siguiendo las recomendaciones de las autoridades relevantes, incluyendo la Alternative Reference Rates Committee (“ARRC”) en el caso de la deuda, en línea con las medidas generalmente adoptadas por el mercado para el reemplazo de la LIBOR en contratos de deuda. En el caso de los derivados, LATAM no mantiene contratos vigentes indexados a tasa LIBOR.

(b) 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

Con el objetivo de analizar el ambiente económico en el cual está inserta la Sociedad, a continuación, se explica brevemente la situación y evolución de las principales economías que la afectan, tanto del ámbito nacional como regional y mundial.

En medio de la propagación de la nueva variante ómicron de COVID-19 y la irrupción de importantes presiones inflacionarias, la economía global ha iniciado el año 2022 en una posición más débil de lo esperado anteriormente. Por un lado, la variante ómicron ha llevado a algunos países a reimponer ciertas restricciones de movilidad, mientras que las interrupciones en la cadena logística y el alza en los precios del petróleo y la energía han generado altos niveles de inflación, los cuales han afectado principalmente a los Estados Unidos y a las economías emergentes y en desarrollo. El Fondo Monetario Internacional (FMI) espera

que las presiones inflacionarias perduren por mayor tiempo a lo estimado anteriormente, producto de la continuidad durante el 2022 de las interrupciones en la cadena logística y los altos precios de la energía, y que debería disminuir gradualmente durante el año a medida que los desbalances entre oferta y demanda se equilibren, y con la puesta en efecto de las políticas monetarias en las principales economías. Adicionalmente, en el marco de la guerra entre Rusia y Ucrania y los efectos de este conflicto sobre la oferta de petróleo, se ha generado una fuerte alza en los precios del combustible, factor que podría seguir impactando de manera significativa las presiones inflacionarias a nivel global.

En línea con este entorno desafiante para la economía global, las últimas proyecciones del FMI consideran un ajuste a la baja transversal entre las distintas economías por nuevos factores no previstos en la proyección anterior relacionados con el retiro anticipado de

los estímulos fiscales principalmente en Estados Unidos, las interrupciones en la cadena logística, la propagación de la variante ómicron y la inestabilidad del sector inmobiliario en China. Con todo, en su última proyección de enero de 2022, el FMI estimó un crecimiento para la economía global de 5,9% para el 2021, mientras que proyectó un crecimiento de 4,4% en 2022, 0,5 puntos porcentuales (p.p.) por debajo de la estimación anterior, y un crecimiento más moderado de 3,8% para 2023.

Para Estados Unidos, el FMI ha estimado una expansión de 4,0% para 2022 en su última proyección de enero, encontrándose 0,6 puntos porcentuales por debajo de la estimación pasada de octubre de 2021, en respuesta al retiro anticipado de las políticas monetarias y la continuidad de las irrupciones en la cadena logística; y un crecimiento de 2,6% para 2023, 0,4 p.p. sobre la estimación pasada. Por otro lado, las estimaciones del FMI para

Europa durante el 2022 también han sido revisadas a la baja con respecto a la estimación anterior, esperando un crecimiento de 3,9% en 2022, 0,4 p.p. menor versus la estimación anterior; y una expansión de 2,5% para el año 2023, 0,5 p.p. por sobre la estimación pasada.

Por otro lado, el FMI estimó un crecimiento de 2,4% para la región de Latinoamérica y el Caribe durante 2022, ubicándose 0,6 puntos porcentuales por debajo de la anterior proyección de octubre de 2021, y una expansión de 2,6%

para 2023. Para la economía de Brasil se espera un crecimiento de 0,3% en 2022, lo cual se ubica 1,2 puntos porcentuales por debajo de la estimación anterior, mientras que para Chile, el Banco Central estimó en su último Informe de Política Monetaria (IPoM) de diciembre de 2021 una expansión económica en un rango entre 1,5 y 2,5% para 2022.

a) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Situación Financiera Consolidado:

	31/12/2021	31/12/2020
Indíces de liquidez		
Liquidez corriente (veces) (Activo corriente en operación/ Pasivo corriente)	0,21	0,42
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles/ pasivo corriente)	0,08	0,23
Indíces de endeudamiento		
Razón de endeudamiento (veces): (Pasivo corriente/ Patrimonio neto) (Pasivo corriente + pasivo no corriente/ Patrimonio neto)	-1,75	-3,08
Deuda corriente / Deuda total (%)	60,53	41,41
Deuda no corriente / Deuda total (%)	39,47	58,59
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I. / gastos financieros)	0	0
Indíces de actividad		
Total de Activos	13.312.434	15.650.090
Inversiones	587.453	1.465.204
Enajenaciones	105.035	1.537.386

Indíces de rentabilidad

Los índices de rentabilidad han sido calculados sobre el patrimonio y resultados atribuibles a Accionistas mayoritarios.

	31/12/2021	31/12/2020
Rentabilidad del patrimonio ¹ (Resultado neto/patrimonio neto promedio)	-	-
Rentabilidad del activo (Resultado neto/activos promedios)	(0,35)	(0,29)
Rendimiento de activos operacionales (Resultado neto/activos operacionales ² promedio)	(0,38)	(0,31)

1 Al 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020, 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, y plusvalía.

Retorno de dividendos	31/12/2021	31/12/2020
(Dividendos pagados / precio de mercado)	0,00	0,00

Por los 12 meses terminados al 31 de diciembre (MUS\$)	2021	2020
Ingresos operacionales	5.111.346	4.334.669
Pasajeros	3.342.381	2.713.774
Carga	1.541.634	1.209.893
Otros	227.331	411.002
Costos operacionales	-6.230.623	-5.999.957
Remuneraciones	-1.041.899	-962.060
Combustible	-1.487.776	-1.045.343
Comisiones	-89.208	-91.910
Depreciación y amortización	-1.165.394	-1.389.386
Otros arriendo y tasas de aterrizaje	-755.188	-720.005
Servicios a pasajeros	-77.363	-97.688
Arriendo de aviones	-120.630	0
Mantenimiento	-533.738	-472.382
Otros costos operacionales	-959.427	-1.221.183
Resultado operacional	-1.119.277	-1.665.288
Margen operacional	-21,90%	-38,40%
Ingresos financieros	21.107	50.397
Costos financieros	-805.544	-586.979
Otros ingresos / costos	-2.180.493	-2.903.853
Ganancia/(Pérdida) antes de impuesto e interés minoritario	-4.084.207	-5.105.723
Impuestos	-568.935	550.188
Ganancia/(Pérdida) antes de interés minoritario	-4.653.142	-4.555.535
Atribuible a:		
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora	-4.647.491	-4.545.887
Ganancia/(Pérdida), atribuible a participaciones no controladora	-5.651	-9.648
Margen neto	-90,90%	-104,90%
Tasa efectiva impuesto	-13,90%	-10,80%
Total acciones	606.407.693	606.407.693
Ganancia/(Pérdida) por acción (US\$)	-7,66397	-7,49642
R.A.I.I.D.A.	-2.128.725	-3.170.107



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 2021.

DocuSigned by:
IGNACIO JAVIER CUETO PLAZA
EFC129CF0D1D48B...
Ignacio Cueto Plaza
Presidente

DocuSigned by:
HENRI PHILIPPE REICHSTUL
8870E1850BC14E2...
Henri Philippe Reichstul
Director

DocuSigned by:
Sonia J. S. Villalobos
7BAB10750BED42B...
Sonia J. S. Villalobos
Directora

DocuSigned by:
Enrique Cueto Plaza
E70F7706B34F4DF...
Enrique Cueto Plaza
Vicepresidente

DocuSigned by:
Patrick Reginald Horn Garcia
11AB630A24844FF...
Patrick Horn García
Director

DocuSigned by:
ROBERTO ALVO
2D35377492ED44C...
Roberto Alvo Milosawlewitsch
Gerente General

DocuSigned by:
Enrique Ostale
101DFCE9366D4A5...
Enrique Ostalé Cambiaso
Director

DocuSigned by:
Alex Wilcox
2C7F67C8E20E45B...
Alexander D. Wilcox
Director

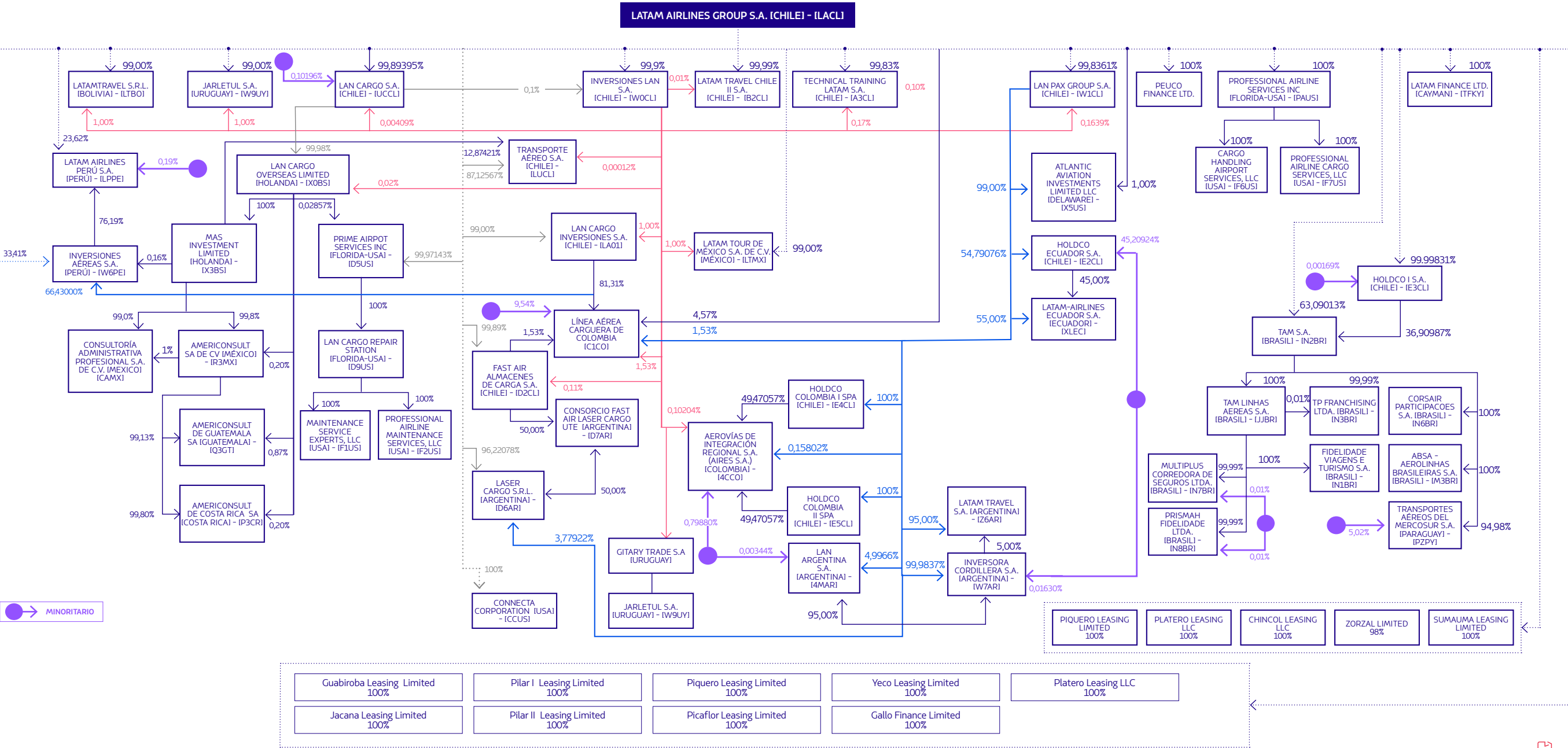
DocuSigned by:
Ramiro Alfonsin
35D427D8AFC64FA...
Ramiro Alfonsin Balza
Vicepresidente de Finanzas

DocuSigned by:
Nicolás Eblen Hirmas
8C49BF3AB9F54B2...
Nicolás Eblen Hirmas
Director

DocuSigned by:
EDUARDO NOVOA CASTELLÓN
4DBB8C64E0D2458...
Eduardo Novoa Castellón
Director



Malla societaria



Créditos

COORDINACIÓN

LATAM – Relaciones con Inversionistas
LATAM – Sostenibilidad
LATAM – Comunicaciones Externas

TEXTO Y DISEÑO

Conecta Conteúdo e Sustentabilidade
Texto: Cristina Molina y Macarena Pellegrini
Supervisión editorial e indicadores GRI: Judith Mota
Apoyo editorial: Talita Fusco
Proyecto gráfico: Naná Freitas
Diagramación: Gisele Fujiura, Gustavo Inafuku, Luciana Mafra y Naná Freitas

FOTOGRAFÍA

Archivo LATAM

Información corporativa

OFICINAS PRINCIPALES

Avenida Presidente Riesco 5711, piso 19
Las Condes, Santiago, Chile
Tel.: (56) (2) 2565 2525

BASE DE MANTENIMIENTO

Aeropuerto Arturo Merino Benítez
Santiago, Chile
Tel.: (56) (2) 2565 2525

CÓDIGO BURSÁTIL

LTM CI – Bolsa de Comercio de Santiago
LTM US – 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 2525
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 (800) 990-1135
Tel.: Fuera de EEUU (651) 453-2128
Tel.: Global Invest Direct (800) 428-4237
E-mail: jpmorgan.adr@wellsfargo.com

BANCO CUSTODIO DE ADRs

Banco Santander Chile
Bandera 140, Santiago
Departamento de Custodia
Tel.: (56) (2) 2320 3320

AUDITORES INDEPENDIENTES

PwC
Avenida Andrés Bello 2711, piso 5
Santiago, Chile
Tel.: (56) (2) 2940 0000



www.latamairlinesgroup.net
www.latam.com