



MEMORIA INTEGRADA 2020



ÍNDICE

4

PRESENTACIÓN

5

DESTACADOS

12

CARTA DEL CEO

14

PERFIL

- 15 Quiénes somos
- 17 Modelo de generación de valor
- 18 Línea de tiempo
- 21 Flota
- 23 Operación de pasajeros
- 25 LATAM Cargo
- 27 Premios y reconocimientos

28

GOBIERNO CORPORATIVO

- 29 Políticas y prácticas
- 31 Estructura de gobierno
- 35 Estructura de propiedad
- 38 Políticas

42

NUESTRO NEGOCIO

- 43 Contexto de la industria
- 44 Resultados financieros
- 47 Información bursátil
- 48 Gestión de riesgos
- 50 Plan de inversión

51

SOSTENIBILIDAD

- 52 Estrategia y compromisos
- 57 Programa Avión Solidario
- 62 Cambio climático
- 67 Gestión ambiental y ecoeficiencia

70

SEGURIDAD

- 71 Compromiso de todos

74

EMPLEADOS DEL GRUPO LATAM

- 75 Desafío conjunto
- 78 Quién hace al grupo LATAM
- 81 Seguridad del equipo

83

CLIENTES DEL GRUPO LATAM

- 84 Conectar personas
- 86 Experiencia de viaje más digital

88

PROVEEDORES DEL GRUPO LATAM

- 89 Red de socios

92

METODOLOGÍA

- 93 Construcción del informe
- 96 Índice de contenidos GRI
- 102 Pacto Global
- 103 Verificación externa
- 104 Glosario

105

ANEXOS

179

INFORMES FINANCIEROS

- 180 Estados financieros
- 273 Filiales y coligadas
- 315 Análisis razonado

323

DECLARACIÓN JURADA

324

MALLA SOCIETARIA

325

CRÉDITOS



Este pdf es navegable. Haga click en los botones.

Presentación

La Memoria Integrada LATAM 2020 presenta de forma transparente y objetiva los principales resultados y desafíos experimentados por el negocio en los ámbitos económico, social y ambiental. La publicación abarca a todas las empresas del grupo en el periodo del 1° de enero al 31 de diciembre de 2020. Fue elaborada de acuerdo con dos referencias internacionales de reporte: Los lineamientos de la Iniciativa de Reporte Global (GRI) y los principios de memoria integrada del International Integrated Reporting Council (IIRC).

Los **estados financieros** del grupo son parte integral del informe. LATAM Airlines Group S.A. y la mayoría de sus filiales mantienen registros contables y elaboran sus estados financieros en dólares estadounidenses y algunas utilizan pesos chilenos, pesos colombianos o reales brasileños. Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. incluyen los resultados de esas filiales, convertidos a dólares estadounidenses. Normas Internacionales de Contabilidad (IASB), requieren que los activos y pasivos consideren el tipo de cambio del final del periodo, mientras que 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.

Convenciones adoptadas

* 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 y las menciones de “LATAM”, “el grupo”, “Sociedad”, “nosotros” y “la compañía” se refieren a LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales consolidadas: Transporte Aéreo S.A. (“LATAM Airlines Chile”), LAN 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”), LAN Cargo S.A. (“LATAM Cargo”) y las dos filiales cargueras regionales: Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (“LANCO”) en Colombia y Aerolíneas Brasileiras S.A. (“ABSA”) 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.
- 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.

- 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 Aereas 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”).
- A lo largo del texto, se señalan con corchetes los **indicadores GRI**, que están ordenados en el índice de contenidos GRI, en el capítulo Metodología.

¡Disfrute de la lectura!

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 2020

CONECTAR PERSONAS Y REGIONES

Durante la pandemia, el papel de LATAM cobró aún más relevancia en la logística de Sudamérica



Más de **160 mil** personas varadas transportadas de regreso a sus lugares de origen, **20%** de ellas en vuelos exclusivos de repatriación



86 vuelos de China a Sudamérica con insumos y equipos médicos, como mascarillas de protección y respiradores



Transporte de **1.000 t** de insumos médicos y pruebas de detección de Covid-19 a los países de Sudamérica

Abastecimiento de regiones aisladas en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú

PROGRAMA AVIÓN SOLIDARIO

La experiencia del grupo en el transporte de pasajeros y carga lleva apoyo, atención y esperanza a quien lo necesita



1,3 mil pasajes donados para profesionales de la salud en la primera línea de combate a la pandemia y a pacientes en tratamiento de otras enfermedades



39,5 toneladas de insumos médicos transportados



129,2 toneladas de ayuda humanitaria para la región de San Andrés (Colombia), afectada por el huracán Iota



Transporte de células madre, órganos y tejidos para trasplante

Apoyo contra los incendios en Pantanal (Brasil)

FUERZA ANTE LA ADVERSIDAD

LATAM supo reaccionar con rapidez y responsabilidad ante la mayor crisis en la historia de la aviación

FINANCIAMIENTO DIP (debtor in possession)



Accedió a hasta **US\$2.450 millones** para preparar su reestructuración



NUEVA EXPERIENCIA DIGITAL
Servicios e información para acceso fácil y rápido en la plataforma de preferencia del cliente (App, sitio web o mensaje)

EBITDA (US\$ mil)

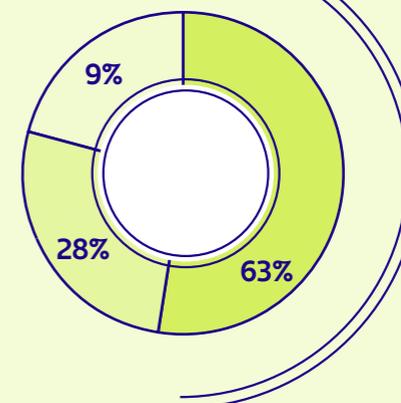
● Margen Ebitda



EBITDA: utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y arrendamiento de aviones.

Los valores de 2018 fueron divulgados según las normas contables IFRS 2016.

Ingresos 2020 (US\$ mil)



● Pasajeros: 2.713.774

● Carga: 1.209.892

● Otros: 411.002

Total: 4.334.668



Nada de esto sería posible sin las personas que integran LATAM





María José Bravo-de-Rueda Alarcón
Tripulante de Cabina Trainee – Servicio a Bordo
Lima, Perú
3 años en LATAM

Ver el aeropuerto vacío, los aviones estacionados, las tiendas y restaurantes cerrados, a todos usando mascarillas, sentir el temor de las personas por contagiarse y no poder tener la misma cercanía con tus compañeros y con los pasajeros fue fuerte y triste. Dejar de volar por cerca de 6 meses fue más duro todavía. El día que dijeron que el aeropuerto Jorge Chávez [Lima, Perú] abría sus puertas nuevamente fue un día de alegría. ¡Por fin volvíamos! Ponerme mi uniforme después de tanto tiempo fue emocionante, volvía “a mi oficina”, volvía a hacer lo que tanto me gusta.

Espero que salgamos más grandes y fuertes después de la pandemia. Tanto nosotros como LATAM, teníamos planes que tuvieron que ponerse en pausa y deseo que pronto éstos se puedan retomar.



Esteban Tonini
Tripulante de Cabina – Servicio a Bordo
Quito, Ecuador
2 años en LATAM

Lo más duro en este último año ha sido ver cómo la pandemia afectó a LATAM en cuanto a la operación, el cierre y disminución de frecuencias, e incluso el cierre de filiales. Lo más bonito es que generó actos de solidaridad. En Ecuador, LATAM fue una de las aerolíneas que brindó apoyo en cuanto a los vuelos humanitarios y, con el Avión Solidario, permitió el traslado de productos de primera necesidad e insumos médicos en toda la región pudiendo ayudar a millones de personas cuando más lo necesitaban.

La empresa también nos mantenía al tanto de la situación. Siempre fueron transparentes y sinceros. La comunicación estuvo siempre abierta, lo cual demostró respeto hacia a nosotros, generando una motivación laboral que influyó en la entrega por nuestro trabajo.





Maria Fernanda Castro
Jefa de Servicio a Bordo Senior
Quito, Ecuador
20 años en LATAM

Esta foto la tomé en un vuelo desde Nueva York (Estados Unidos) hasta Guayaquil (Ecuador). Cuando operé varios vuelos humanitarios, me llené de alegría al ver a cientos de pasajeros que pudimos transportar a sus hogares. La unión de todos quienes hacemos LATAM, en esos meses, fue muy valiosa. Todos pusimos lo mejor de nosotros para salir adelante.

Ya he tenido la oportunidad de llevar a un grupo de niños con cáncer a Galápagos. Ver sus caritas con tanta emoción de realizar su sueño de viajar es algo indescriptible. Transportar una camilla a bordo desde Galápagos a Guayaquil fue otra experiencia gratificadora. Lo ameno de estas experiencias es ver la gratitud de los pasajeros y tener el sentimiento de sumar positivamente algo a la vida de estas personas.



Juan Carlos Szenkman
Jefe de Departamento Mantenimiento
(Línea Miami – Nueva York –
Los Ángeles – Orlando)
Miami, Estados Unidos
20 años en LATAM

Lo más difícil vivido en el 2020 fue cuando el CEO anunció que se tendría que hacer reducción de personal y con esto se verían afectadas muchas familias. Ver que teníamos que parar casi toda la flota de pasajeros y que entraríamos en el capítulo 11, algo que nunca pensamos que podría ocurrir. Esto nos golpeó fuerte por la incertidumbre que estábamos enfrentando.

Pero ha sido muy bonito ver a las personas reaccionar en forma muy positiva dando lo mejor de cada uno para salir adelante, escuchar comentarios de agradecimiento hacia la compañía en diferentes áreas y equipos por buscar la forma de mantener los empleos, ver como en un corto tiempo se retomaron las operaciones de pasajeros, que requirió mucho esfuerzo y trabajo equipo.



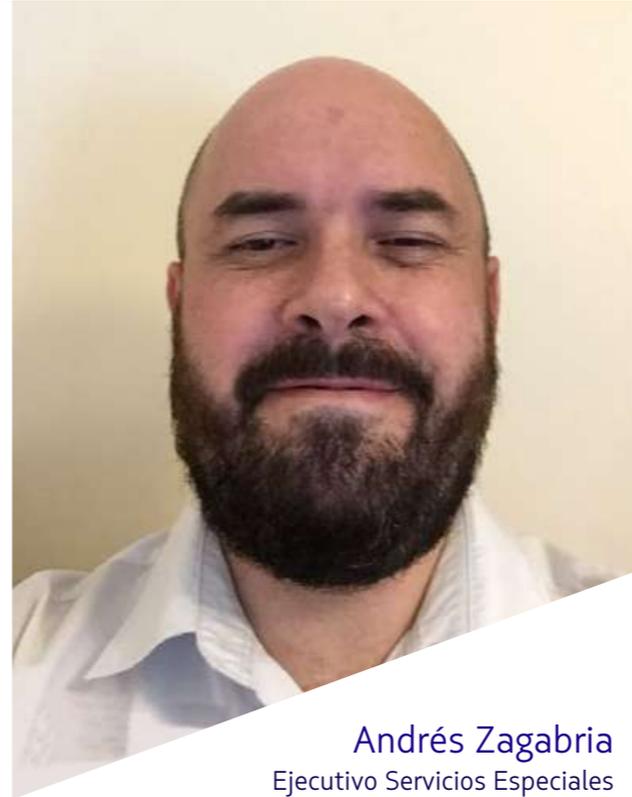
Laura Gherardi Binaghi

Jefa Servicios al Personal
Santiago, Chile
23 años en LATAM



Hemos vivido fusiones, desastres naturales como terremotos e inundaciones; pero en todas esas situaciones dependíamos más bien de nuestras acciones para salir adelante. Esta vez enfrentamos algo desconocido; vivimos una situación de vulnerabilidad que nunca habíamos sentido. Pero, como todo en la vida es de dulce y de agraz, nos dejó un gran aprendizaje: la humildad y de esta forma entender que frente a grandes monstruos como una pandemia, somos así de pequeños y que lo único que resta es unirse para enfrentarlo, usar nuestra creatividad, salir de nuestra zona de confort.

Somos las personas que construimos esta organización. Nuestra diversidad etaria, cultural, de experiencias, nuestra flexibilidad, nos ha permitido como conjunto buscar salidas creativas, eficientes y ágiles.



Andrés Zagabria

Ejecutivo Servicios Especiales
Buenos Aires, Argentina
18 años en LATAM

En Argentina, la pandemia significó la paralización de toda la economía durante varios meses consecutivos. El cese de las operaciones domésticas en Argentina fue un durísimo golpe que no sólo me llenó de incertidumbre, sino que también marcó el fin de un ciclo, un gran sentimiento de pérdida. A pesar de esto LATAM mantuvo la comunicación con todos sus funcionarios en forma virtual brindándonos información y la oportunidad de aclarar todas nuestras dudas. A pesar de todo, me propuse también conseguir cosas positivas a partir de la crisis. Fue muy gratificante haber sido considerado para continuar en un nuevo ciclo, reencontrarme con parte de mis compañeros, tener la posibilidad de incursionar en otras áreas y ver la compañía desde otra perspectiva.



Sebastián Antonio Millar Ulloa

Jefe Operaciones Terrestres
Sudamérica Sur – LATAM Cargo
Santiago, Chile
12 años en LATAM



Un día, a mediados de abril, recibo un llamado de mi jefe: “Necesitamos que vayas a China, ¿te atreves a ir?”. Mi respuesta: “¿Cuándo salimos?” En 5 días estábamos por primera vez rumbo a China con un avión LATAM con la urgente tarea de llenarlo con todo lo necesario para distribuir y abastecer a las personas en los países de Sudamérica. Estuve prácticamente dos meses recorriendo el mundo para el transporte de insumos médicos de China a Sudamérica.

Pude ver en varios países la alegría en los ojos de las personas cuando aterrizamos y descargamos los productos que se necesitaban. Oír el sincero “gracias”, eso es una muestra de cómo las personas nos ven como compañía. Más allá de un medio de transporte, permitimos que los sueños lleguen a su destino y transportamos una esperanza de vida.



María Camila Pérez

Primera oficial
Bogotá, Colombia
3 años en LATAM

Fue muy duro estar lejos de mi familia y tener una sensación constante de incertidumbre sobre lo que ocurriría, ya que la pandemia era algo nuevo para todos. Lo mejor del 2020 fue aprender a valorar cada momento en que volaba y saber que estamos conectando personas con sus seres queridos. Siento una alegría enorme cada vez que veo pasajeros abordando nuestros aviones, ahora que estamos volando nuevamente.

LATAM es la aerolínea que me vio crecer, fue la primera empresa en donde trabajé y es un orgullo pertenecer a esta familia. Tenemos los mejores talentos trabajando día tras día, nos apoyamos y nunca perdemos la fe en que saldremos más fortalecidos de este momento. Deseo que sigamos creciendo, fortaleciéndonos y dando lo mejor de nosotros para ser una de las diez mejores aerolíneas del mundo.





Bruna Montolar Westphal
Ejecutiva de Ventas
Lisboa, Portugal
5 años en LATAM

Para mí, LATAM es mucho más que un empleo o una fuente de ingresos; ayuda a las personas a realizar sus sueños. En este último año, el grupo tuvo que tomar decisiones difíciles para sobrevivir, entró en un proceso de quiebra (Chapter 11), realizó una importante reestructuración y recortó gastos. Dejaron la compañía compañeros muy competentes y queridos. Pero, en medio de esto, fue muy bonito ver el esfuerzo de los empleados por ayudar a la empresa a salir de la crisis. Nos mantuvimos cerca de los clientes, escuchándolos, siendo transparentes y empáticos y esforzándonos por encontrar la mejor solución para cada uno. Cuando todo esto termine y volvamos a volar como antes, estoy segura de que nuestros clientes recordarán a LATAM por la buena relación que construimos.



Otávio Meneguette
Director de Mercados Domésticos – LATAM Cargo
São Paulo, Brasil
5 años en LATAM

Sentimos en esencia el espíritu de equipo en 2020 y 2021. Viabilizar el proyecto China, reconfigurar los Boeing 777 y 787 para llevar más carga, adaptar los vuelos de pasajeros para transportar sólo carga, ajustar nuestra red, sólo fue posible por el esfuerzo individual en pro del bien colectivo, con mucha empatía, resiliencia y cuidado. Otro gesto ocurrió en enero de 2021, cuando vimos el colapso del sistema sanitario en Manaus (Amazonas) y pudimos donar tiempo, esfuerzo, atención y emoción para enviar cilindros, respiradores y concentradores de oxígeno por medio del Avión Solidario.

Los cambios, las reducciones y las ampliaciones, a la velocidad en que sucedieron, me hacen ver lo valientes, fuertes y capaces que somos para enfrentar los innumerables desafíos de esta industria.



Carta del CEO

102-14

La pandemia del COVID-19 impuso el mayor desafío de la historia a la industria aérea y a LATAM en 2020. El impacto de esta crisis detuvo economías enteras durante meses y las restricciones al movimiento y el distanciamiento social impuestos por la gran mayoría de los países, provocaron el cese casi total de las operaciones del grupo. Entre mediados y fines de marzo, en sólo 15 días, nos vimos forzados a detener prácticamente la totalidad de nuestra operación de pasajeros y, durante el segundo trimestre del año, volamos el 6% de nuestra capacidad original. En el segundo semestre del 2020, vivimos una recuperación lenta y errática, cerrando diciembre con menos del 40% de nuestra operación planificada.

Durante gran parte del año, nuestros esfuerzos se enfocaron en fortalecer al grupo y crear las condiciones necesarias para sobrellevar la crisis, incluyendo decisiones dolorosas como desvincular empleados, reducir la operación, cancelar rutas, ajustar nuestra flota y pedir a nuestros trabajadores disminuir voluntariamente su remuneración. Una de las decisiones más complejas que enfrentamos, en mayo de 2020, fue iniciar el proceso voluntario de reestructuración

bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos. Hoy, parte importante de nuestro foco está en preparar una nueva etapa de LATAM a través de un plan de reorganización que presentaremos a la Corte de Nueva York.

Más allá de esta crisis sin precedentes, no desatendimos el largo plazo y trabajamos en mejorar nuestro servicio. Recientemente lanzamos una nueva experiencia digital para nuestros clientes en Ecuador, Colombia, Chile y Brasil, permitiendo que el propio pasajero tenga el control de su itinerario en la mayor parte de su viaje. Al mismo tiempo, nos hemos abocado a escuchar más a nuestros clientes para entender cómo podemos mejorar y ofrecer un servicio más cercano, transparente y simple.

No obstante el impacto de la pandemia, nuestro esfuerzo por ejecutar impecablemente nuestras operaciones rindió frutos. En el 2020 obtuvimos los índices de puntualidad más altos de nuestra historia, superiores a los de años anteriores en los que ya habíamos sido reconocidos como el grupo de líneas aéreas más puntual del mundo. Asimismo, logramos las calificaciones de satisfacción más altas de nuestros clientes, a través de la medición Net Promoter Score (NPS) desde su implementación en 2008. Los pasajeros valoraron las medidas de seguridad adoptadas desde el inicio de la pandemia, el servicio a bordo y la puntualidad de los vuelos.

Si bien, dadas las circunstancias extraordinarias, nuestros resultados financieros mostraron una fuerte desaceleración en relación a años anteriores, también dejaron claro que

vamos por el camino correcto, con una compañía fuerte y ágil, capaz de adaptarse a los nuevos escenarios. Cerramos el año con US\$3.000 millones en liquidez (US\$1.700 millones en efectivo y US\$1.300 millones en una línea de financiamiento DIP), una situación sólida para enfrentar la pandemia. Al mismo tiempo, realizamos esfuerzos significativos para reducir la estructura de costos del grupo, lo que resultó en una disminución anual del 38,1% en comparación con 2019.

La pandemia nos llevó a cumplir, con mucha dedicación y esfuerzo, un rol que significa un aporte a los países donde operamos. Durante el 2020, repatriamos a más de 160 mil personas, en coordinación con las autoridades de diversos países y, a través de nuestro programa Avión Solidario, logramos mantener conectada a Sudamérica con el mundo, incluso en medio del cierre de fronteras. Transportamos más de 440 toneladas de insumos médicos beneficiando a Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Movilizamos más de 1.100 órganos y tejidos dentro de Sudamérica y concretamos el traslado de células madre para ocho personas con cáncer de sangre, quienes recibieron una segunda oportunidad de vida. Finalmente, apoyamos el transporte de más de 900 profesionales de la salud por distintas necesidades relacionadas con el Covid-19.

Fuimos, por primera vez, a China y realizamos cerca de 100 vuelos. Lo hicimos para traer al continente sudamericano respiradores, mascarillas de protección, pruebas diagnósticas de Covid-19, medicamentos, vacunas y otros insumos.

También garantizamos la continuidad de las operaciones de diversas industrias exportadoras y evitamos el desabastecimiento de regiones aisladas. Y al final del año, nuestros vuelos se volvieron sinónimo de esperanza para la población al transportar a Sudamérica las vacunas Covid-19 y distribuirlas sin costo dentro de los países donde operamos.

Estoy orgulloso de lo que hemos logrado como grupo y de cómo nuestra gente ha sabido sobrellevar esta crisis. Nunca dejamos de volar, manteniendo vivo nuestro propósito de cuidar que los sueños de nuestros clientes lleguen a su destino.

Si bien la contingencia era adversa, aprovechamos este tiempo como una oportunidad para revisar nuestra mirada de futuro. Venimos de un proceso de reflexión profundo respecto de qué tipo de grupo queremos ser cuando la pandemia termine y se reactive la demanda. Pusimos sobre la mesa todos los paradigmas, emociones y creencias como grupo y nos dimos cuenta que nuestro rol debe ir más allá de las operaciones de una línea aérea. Queremos ser un actor social en las sociedades en las que participamos. Realizamos 29 diálogos en Brasil, Colombia, Ecuador y Chile sobre temas tan diversos como gestión de cambio climático, equidad de género y relación con consumidores, entre otros. Escuchamos a 145 expertos en estos quehaceres y, por supuesto, también a nuestros clientes y a nuestros propios equipos.

Y hemos tomado acción sobre estas conversaciones. Estamos sembrando las semillas de esa transformación, que nos convertirá en un grupo aún más conectado con las demandas de nuestros clientes, con las aspiraciones de la sociedad y con los desafíos socio-ambientales de la

actualidad. Queremos ser un mejor grupo de líneas aéreas post-Capítulo 11.

Quiero aprovechar esta oportunidad para agradecer una vez más a todo el equipo que conforma LATAM. Somos casi 30 mil personas de 46 nacionalidades distintas, repartidas en 21 países. Sin duda, fuimos fuertemente afectados por la pandemia, pero nos arremangamos las mangas para que LATAM siguiera volando. Ha sido un privilegio compartir este camino con un equipo tan comprometido y orgulloso del grupo que tenemos, pese a las dificultades.

Sin duda, los mejores testigos de lo que ha sido este año son nuestros colaboradores. Es por eso que al inicio de esta Memoria Integrada, en el espacio tradicionalmente dedicado al resumen del año, optamos por incluir testimonios de algunos de esos profesionales, que relatan las experiencias vividas y las expectativas para el futuro. De esta forma, damos una pequeña muestra de este gran grupo de personas, talento y esperanza que hacen de LATAM la compañía que es.

Solo resta decir que estamos sentando las bases para una mejor LATAM y, a la vez, estamos preparados para volver a hacer lo que más nos gusta, seguir conectando a las personas y a Latinoamérica con el mundo.

Juntos, somos LATAM y saldremos fortalecidos de esta crisis.

Roberto Alvo Milosawlewitsch
CEO LATAM Airlines Group



Constanza Toro y Carmen Pérez, ambas coordinadoras de Operaciones Terrestres, junto a Roberto Alvo en la losa del aeropuerto.



PERFIL



Perfil

Quiénes somos [102-1](#), [102-2](#), [102-6](#), [102-7](#) y [102-10](#)

El grupo LATAM es el principal grupo de aerolíneas de América Latina, con presencia en los mercados domésticos de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, y con operaciones internacionales de pasajeros y transporte aéreo de carga. El Grupo es referente en conectividad, por su amplia red de destinos (117, considerando operaciones de pasajeros y de carga), la frecuencia de vuelos y las posibilidades de conexión, potenciadas en América del Sur mediante los centros de conexión de São Paulo (Brasil), Santiago (Chile) y Lima (Perú). El Grupo LATAM destaca por su compromiso con la puntualidad, seguridad y excelencia operacional, lo que es parte del enfoque permanente por mejorar la experiencia de todos sus pasajeros, ya sea que viajen por negocios o placer, empresas en Sudamérica que exportan sus productos hacia otros continentes y clientes provenientes de países que transportan sus productos.

En 2020, LATAM enfrentó el mayor desafío en su historia tras el impacto del Covid-19 que obligó al cierre de fronteras de los países a nivel mundial gatillando profundos efectos

en el sector aéreo. En 2020, LATAM enfrentó el mayor desafío en sus 91 años de historia tras el impacto del Covid-19 que obligó al cierre de fronteras de los países a nivel mundial gatillando profundos efectos en el sector aéreo. Como resultado del impacto sin precedentes de la pandemia en las operaciones de pasajeros y carga, LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador, Estados Unidos y Brasil solicitaron protección voluntaria bajo el estatuto de reorganización financiera del Capítulo 11 de los Estados Unidos. Este proceso de reorganización brinda a LATAM la oportunidad de trabajar con los acreedores del grupo y otros grupos de interés para reducir su deuda, variabilizar sus costos, acceder a nuevas fuentes de financiamiento y continuar operando, al tiempo que le permite al grupo adaptar su negocio a la nueva realidad. El grupo busca asegurar la sostenibilidad financiera y seguir generando valor compartido para sus *stakeholders*: empleados, proveedores, clientes, accionistas, inversionistas, comunidades y sociedad. (Lea más sobre el proceso en Resultados Financieros, en la página 44).

A pesar del adverso escenario, LATAM mantuvo la conectividad en la región. Más de 160 mil ciudadanos varados, producto de las medidas restrictivas de las autoridades, pudieron retornar a sus hogares en vuelos del grupo. De ese total, un 20% fueron transportados en viajes exclusivos de repatriación. LATAM también facilitó el traslado de insumos médicos y de profesionales de la salud para hacer frente a la pandemia, y garantizó el abastecimiento de productos esenciales a diferentes regiones, mientras apoyó la exportación de productos perecederos producidos en Sudamérica. A medida que se fueron levantando las restricciones, LATAM fue retomando su operación de pasajeros.

LATAM Pass [102-2](#)

El grupo opera el programa de pasajero frecuente LATAM Pass, el cuarto mayor del mundo con 38 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.

Las acciones de LATAM Airlines Group S.A. se transan en la Bolsa de Valores de Santiago (Chile) actualmente. Con el proceso de reorganización financiera, los ADRs (American Depositary Receipt) del grupo fueron deslistados de la Bolsa de Nueva York (NYSE), pero siguen transándose en el mercado OTC (*over-the-counter*) en EEUU. En este mercado extrabursátil las partes negocian directamente.

Descubra más:

- Constitución legal y objeto del grupo: página 106;
- Estructura física (propiedad, unidades y equipos): páginas 106 y 107;
- Información de la compañía: página 107.

Principales impactos en 2019:

- Las actividades del grupo LATAM representaron casi 1% del PIB de Sudamérica y sustentaron **1,9 millones de empleos indirectos**.
- **US\$33,2 mil millones** aportados a 13 sectores de la economía.
- Empleos indirectos: **US\$13,5 mil millones** en remuneraciones a los trabajadores de esas cadenas y **US\$5,4 mil millones** en ingresos fiscales.

Impulso económico a la región ²⁰³⁻²

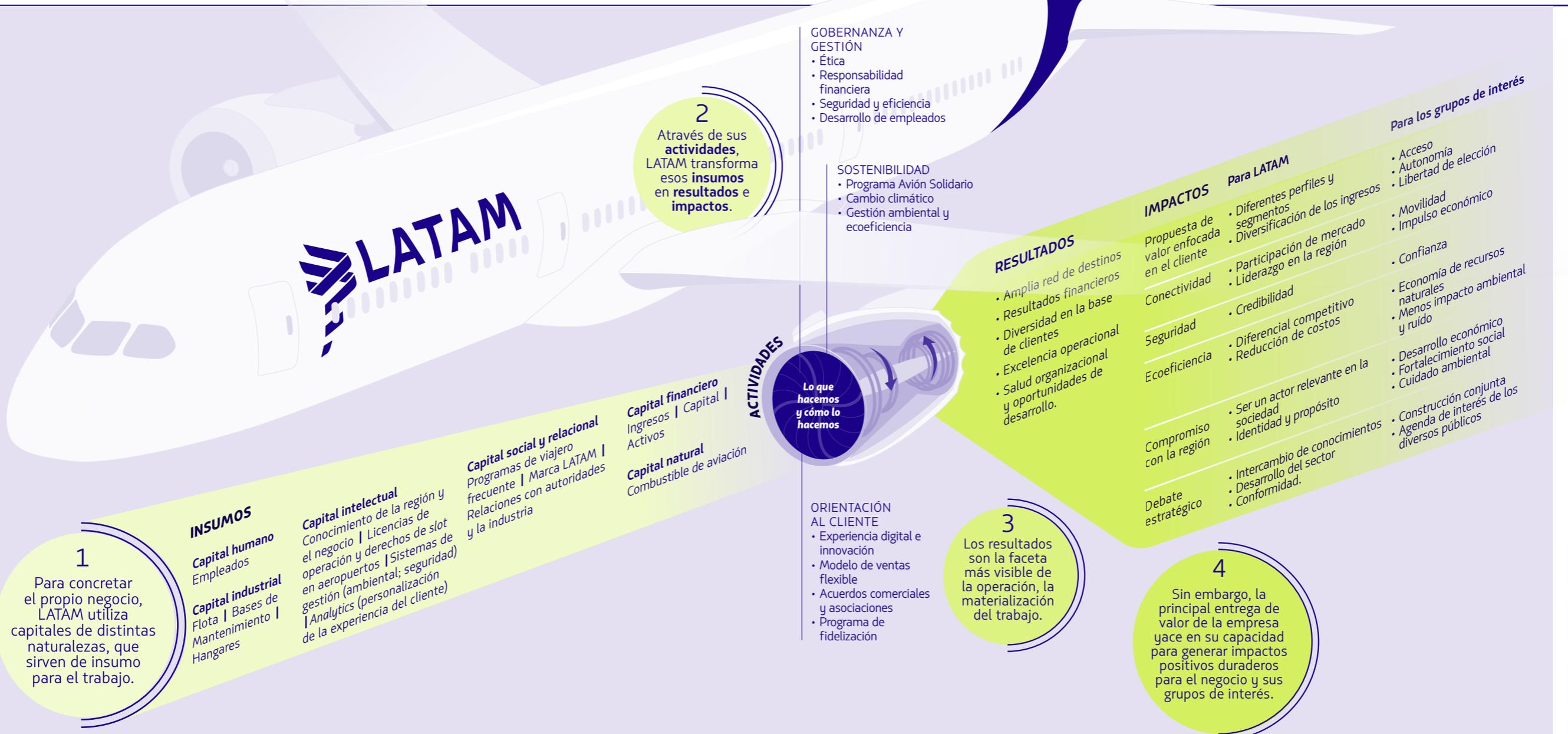
De acuerdo al estudio de Oxford Economics “El impacto económico de LATAM Airlines en América del Sur”, publicado en mayo de 2020, la operación de LATAM impulsa la economía de distintas industrias en los países donde opera. Las actividades del grupo aportaron US\$33,2 mil millones en 2019 al PIB (Producto Interno Bruto) de 13 sectores: industria, minería, comercio, transporte y almacenamiento, fianzas y seguros, servicios de alimentación y hospedaje, salud y entretenimiento, entre otros. El cálculo considera los impactos económicos directos, indirectos y derivados de las operaciones y el beneficio generado por los gastos de los pasajeros transportados en los seis países donde LATAM tenía filiales en 2019.

Cada empleo del grupo LATAM genera otros 46 empleos indirectos, un total de 1,9 millones de empleos en 2019. Los sectores más beneficiados fueron turismo (502,7 mil empleos), comercio (321,7 mil empleos) y servicios personales, incluyendo entretenimiento (277,1 mil empleos).

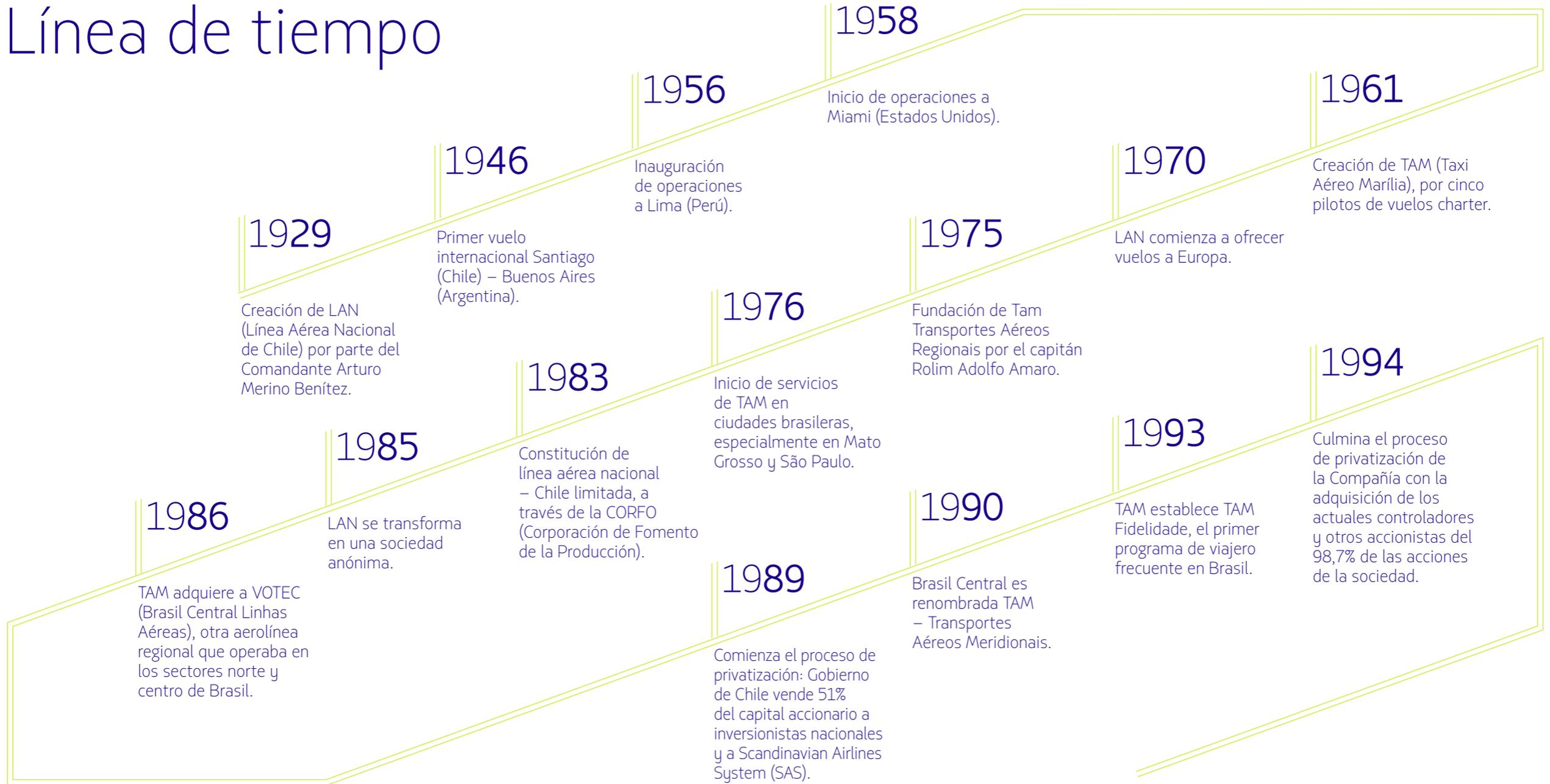
Diálogo sectorial

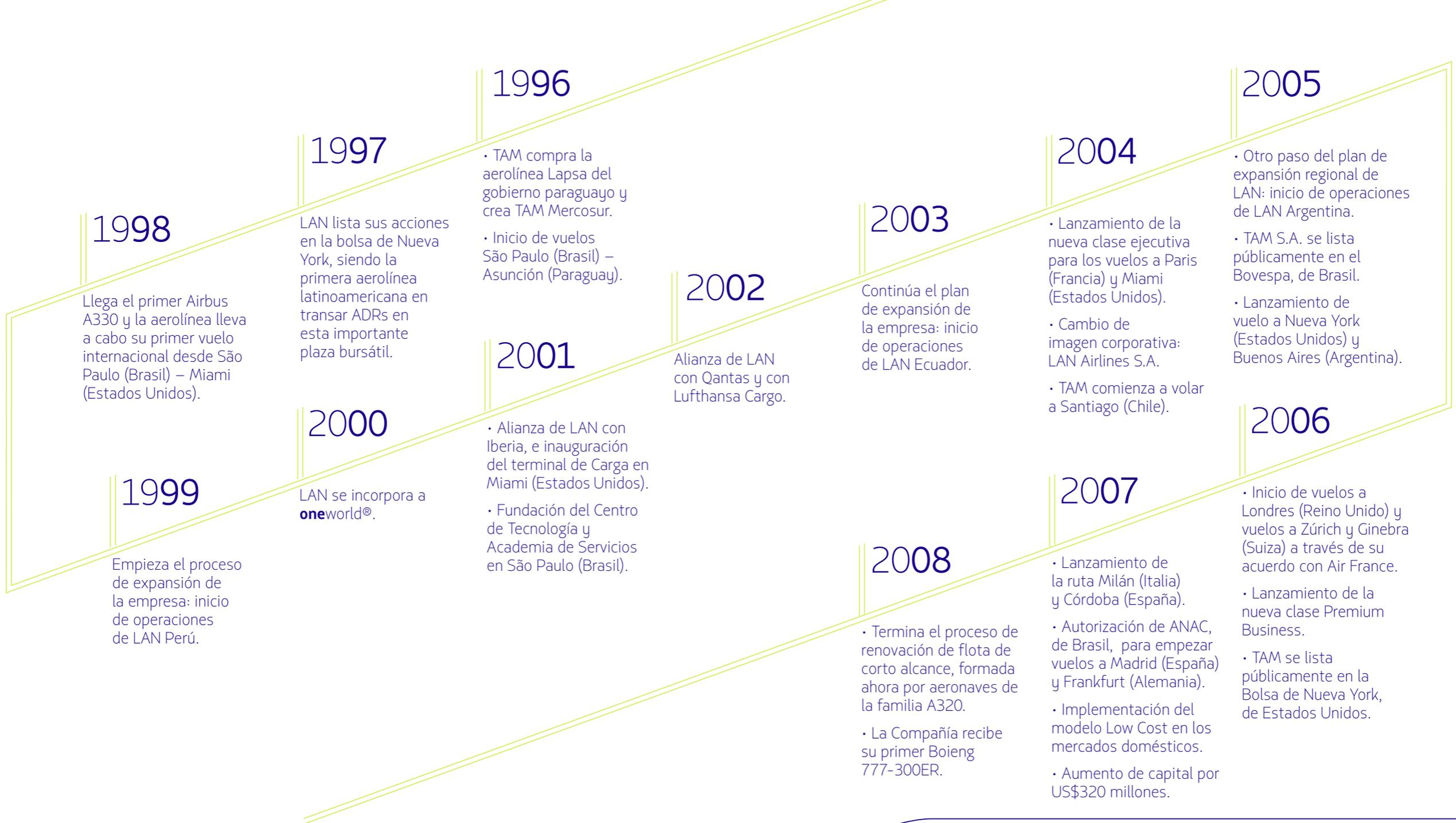
El grupo LATAM impulsa el desarrollo de América del Sur por medio de su participación y contribución en diversas asociaciones y entidades representativas en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú (ver la lista completa en la página 108).

MODELO DE GENERACIÓN DE VALOR



Línea de tiempo





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.

1997

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

2000

LAN se incorpora a **oneworld**®.

1996

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

2001

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

2002

Alianza de LAN con Qantas y con Lufthansa Cargo.

2003

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

2008

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

2004

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

2007

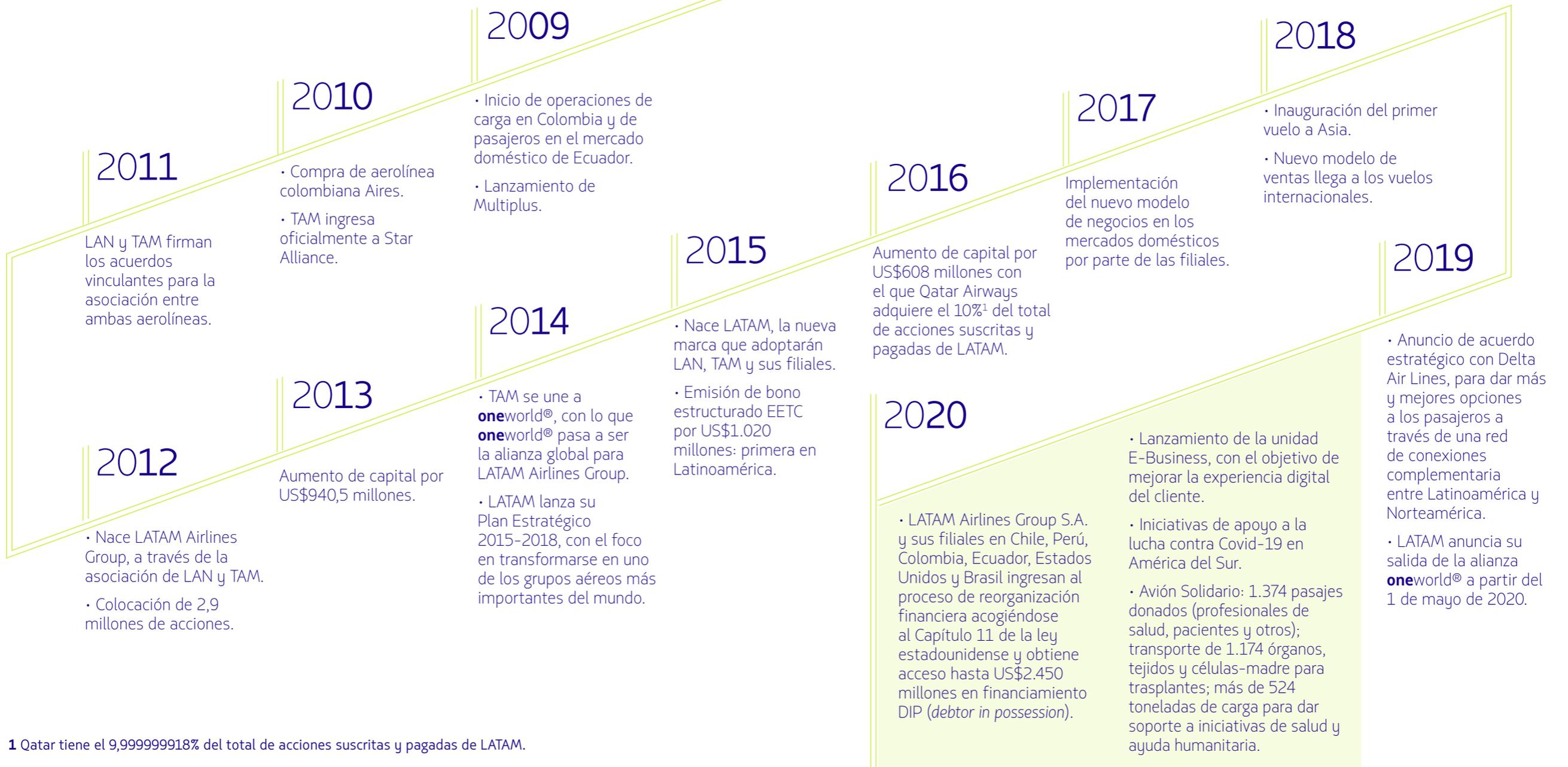
- Lanzamiento de la ruta Milán (Italia) y Córdoba (España).
- Autorización de ANAC, de Brasil, para empezar vuelos a Madrid (España) y Frankfurt (Alemania).
- Implementación del modelo Low Cost en los mercados domésticos.
- Aumento de capital por US\$320 millones.

2005

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

2006

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



¹ Qatar tiene el 9,999999918% del total de acciones suscritas y pagadas de LATAM.

Flota

LATAM cerró el 2020 con una flota total de 300 aviones; manteniendo 296 en la flota operativa. En su operación internacional, LATAM cuenta con 59 aviones, de los cuales 10 son Airbus A350-900 y 22 son Boeing 787 Dreamliner (versiones 8 y 9). Los modelos son referentes mundiales de eficiencia en el consumo de combustible y la reducción de emisión de gases de efecto invernadero (GEI) y ruido. Para las operaciones domésticas y regionales en Sudamérica, las filiales cuentan, principalmente, con aviones del tipo *narrow-body*. Son 137 aviones Airbus; la mayoría son de la familia Airbus A320, A321 y A320-Neo. Este último modelo consume 15% menos combustible y genera 50% menos ruido que el modelo similar de la generación anterior. En LATAM Cargo y las filiales cargueras en Colombia y Brasil, están disponibles 11 aviones Boeing 767.

En 2021, LATAM anunció un plan de crecimiento de flota de carga a tres años que incluye la conversión por Boeing de hasta ocho aviones Boeing 767-300ER, tras lo cual el grupo aumentaría en casi un 80% su capacidad carguera combinada. Con este plan busca expandir sus alternativas de servicio y aprovechar las sinergias de operar una flota homogénea de aviones cargueros.

El crecimiento se realizará en dos etapas y de manera gradual. La primera fase se basa en cuatro órdenes confirmadas con Boeing para conversiones entre 2021 y 2022. Con Boeing 767-300BCF (Boeing Converted Freighter), los operadores de carga del grupo LATAM pasarán a contar con un total de 15 aeronaves cargueras. La segunda fase, en cambio, corresponde a cuatro opciones de conversión con Boeing entre 2022 y 2023 con los cuales los operadores totalizarían una flota de 19 cargueros Boeing 767-300ER.

Mantenimiento

En Chile y Brasil, LATAM tiene bases de Mantenimiento, Reparación y Operación (MRO) certificadas para atender la flota de Boeing y Airbus. Las unidades realizan el mantenimiento de los aviones, planifican y ejecutan las devoluciones de aviones en cumplimiento con el plan de flota y, eventualmente, realizan servicios de mantenimiento a terceros.

La base chilena está ubicada en Santiago y tiene capacidad para atender, simultáneamente, a dos aviones de corto alcance (fuselaje angosto o *narrow body*) y uno de largo

alcance (fuselaje ancho o *wide body*). En Brasil, la base está ubicada en São Carlos, dentro de São Paulo y puede atender hasta ocho aeronaves al mismo tiempo.

Las dos bases de MRO de LATAM realizaron 315 servicios de mantenimiento durante el año, lo que representa un 86% de la mantención total de la flota. El resto de los aviones quedó a cargo de proveedores externos. Los servicios realizados en las unidades propias sumaron un millón de horas-hombre trabajadas.

La red de mantenimiento de línea (tareas menores, preventivas y correctivas) está distribuida en los hangares de LATAM en Santiago (Chile); São Carlos, Congonhas/São Paulo y Brasilia (Brasil); Lima (Perú), Aeroparque/Buenos Aires (Argentina) y Miami (Estados Unidos), entre otros. La 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.

Flota operativa

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020	FUERA DE BALANCE	EN BALANCE	TOTAL
Flota pasajeros			
Airbus A319-100	7	37	44
Airbus A320-200	38	94	132
Airbus A320-Neo	6	6	12
Airbus A321-200	19	19	38
Airbus A350-900	7	3	10
Boeing 767- 300	-	17	17
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	10	2	12
Total	97	188	285
Flota carga			
Boeing 767-300F	1	10	11
Total	1	10	11
Total flota operativa	98	198	296
SUBARRIENDOS			
Airbus A320-200	-	2	2
Airbus A350-900	-	1	1
Boeing 767-300F	-	1	1
Total subarriendos	-	4	4
TOTAL FLOTA	98	202	300

Alcance

	LONGITUD (M)	ENVERGADURA (M)	ASIENTOS	VELOCIDAD CRUCERO (KM/H)	PESO MÁXIMO DE DESPEGUE (KG)
Flota corto alcance/ narrow-body					
Airbus A319-100	33,8	34,1	144	830	70.000
Airbus A320-200	37,6	34,1	156-168-174	830	77.000
Airbus A320-200-Neo	37,6	34,1	174	830	77.000
Airbus A321-200	44,5	34,1	220	830	89.000
Flota largo alcance/ wide-body					
Airbus A350-900	66,8	64,8	348	903	280.000
Boeing 767-300	54,9	47,6	221-238	851	186.880
Boeing 777-300 ER	73,9	64,8	379	894	346.500
Boeing 787-8	56,7	60,2	247	903	227.900
Boeing 787-9	62,8	60,2	313	903	252.650

Alcance – Flota carga

	LONGITUD (M)	ENVERGADURA (M)	VOLUMEN DE CARGA (M³)	VELOCIDAD CRUCERO (KM/H)	PESO MÁXIMO DE DESPEGUE (KG)
Boeing 767-300 F	54,9	47,6	445,3	851	186.880

Operación de pasajeros ¹⁰²⁻⁶

Mercado internacional

La operación internacional de pasajeros incluye los vuelos regionales y los vuelos de larga duración hacia otros continentes, cubriendo 17 destinos con vuelos propios y 178 mediante códigos compartidos. Impactada por la pandemia, la operación se vio reducida a aproximadamente a un 5% de la capacidad (medida en *available seat kilometers* – ASK) del grupo en abril, durante el auge de las restricciones sanitarias y, tras la recuperación gradual, cerró el año en 38,3% de su operación en comparación al mismo período del año anterior.

Mayor conectividad

En noviembre, LATAM Airlines Brasil y LATAM Airlines Colombia anunciaron un acuerdo de código compartido con Aeroméxico, que una vez cuenten con las aprobaciones necesarias ampliará la oferta de vuelos hacia México y la conectividad ofrecida a los clientes.

Durante el año, 28,3 millones de pasajeros viajaron con el grupo LATAM a destinos internacionales, un 61,8% menos que en 2019.

La demanda de pasajeros, medida en RPK (*revenue passenger kilometers* – total de pasajeros transportados por kilómetro) mostró una disminución de 53,6% en comparación con 2019. La oferta, medida en ASK, que equivale al número de asientos disponibles, multiplicado por la distancia volada, disminuyó un 70,6% en comparación con el año anterior. El factor de ocupación fue de 73,8%, esto es 11,1 puntos porcentuales más abajo que en 2019.

Mercado doméstico

El transporte doméstico de pasajeros es realizado en cinco países: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Las operaciones de LATAM Airlines Argentina fueron suspendidas por tiempo indefinido a partir de junio, a consecuencia del escenario desafiante del sector aéreo en dicho país, que se vio exacerbado por la pandemia.

Como sucedió con los vuelos internacionales de las otras filiales operando a ese país, la operación doméstica se redujo hasta el mes de abril. La demanda subió gradualmente durante el año, particularmente en el segundo semestre y LATAM cerró el año operando 46,9% de su capacidad en relación a 2019.

Acuerdo con Azul

LATAM Brasil firmó un acuerdo de código compartido con Azul, potenciando la conectividad de ambas aerolíneas y la propuesta de valor para los pasajeros. La alianza incluye varias rutas y considera la acumulación de puntos en ambos programas de pasajero frecuente.

El grupo LATAM transportó 24,3 millones de personas en sus vuelos domésticos en 2020, una reducción de 58,1% en comparación con el año anterior. La demanda de pasajeros, medida en RPK, disminuyó 62,2% en los países de habla hispana (PHH), mientras que la oferta, medida en ASK, mostró una baja de 59,9%, y el factor de ocupación correspondió a 76,1%, 4,7 puntos porcentuales menos que en 2019. En el mercado doméstico brasileño, la demanda se redujo en 50,1%, la oferta, en 48,5%. El factor de ocupación presentó una baja de 2,5 puntos porcentuales frente a 2019 y fue 80,0%.

En el consolidado del año, las filiales del grupo LATAM en Chile y Perú mantuvieron participaciones de mercado de 61% y 66% respectivamente. Las filiales en Brasil y Colombia, tuvieron las segundas mayores operaciones en sus respectivos mercados.

OPERACIÓN DOMÉSTICA

24,3 millones de pasajeros

94 destinos domésticos

Tráfico consolidado (RPK)
25 millones RPK
PHH: 8,3 millones
Brasil: 16,7 millones

Capacidad (ASK)
31,8 millones
PHH: 76,1%
Brasil: 80,0%

Tasa de ocupación mercado doméstico
PHH: 76,1%
Brasil: 80,0%

LATAM Airlines Ecuador

7 destinos domésticos
0,5 millón de pasajeros transportados
75%
TAME y Avianca

LATAM Airlines Perú

19 destinos domésticos
3,1 millones de pasajeros transportados
66%
Sky Airlines Perú, Viva Airlines Perú, Star Perú y Avianca

LATAM Airlines Chile

12 destinos domésticos
3,6 millones de pasajeros transportados
61%
Sky y JetSmart

LATAM Airlines Colombia

12 destinos domésticos
2,2 millones de pasajeros transportados
25%
Avianca, Viva Colombia EasyFly, Satena, y Copa Airlines Colombia ("Wingo")

LATAM Airlines Brasil

44 destinos domésticos
14,4 millones de pasajeros transportados
30%
GOL y Azul

OPERACIÓN INTERNACIONAL

4 millones de pasajeros

17 destinos LATAM
178 códigos compartidos

Tráfico consolidado (RPK)
17,6 millones

Capacidad (ASK)
23,9 millones

Tasa de ocupación mercado internacional
73,8%

Norteamérica

5 destinos (códigos LATAM)
12 códigos compartidos

América Latina y el Caribe

8 destinos (códigos LATAM)

Europa

4 destinos (códigos LATAM)
52 códigos compartidos

Asia y Australasia

21 (Asia)
17 (Australasia) códigos compartidos

África

8 códigos compartidos

- Participación de mercado
- Principales competidores
- Destinos (códigos LATAM)
- Códigos compartidos

LATAM Cargo

Resultados 2020

En el consolidado de 2020, fueron transportadas 785 mil toneladas de carga, una caída de 13,2% en comparación con el año anterior. Los ingresos de carga aumentaron un 13,7% respecto a 2019 y representaron 27,9% del total del grupo. En el periodo, el ingreso por ATK (*available ton-kilometers*) aumentó un 53,5%, la capacidad de carga disminuyó 26% y el factor de ocupación alcanzó 65%, un incremento de 9,9 puntos porcentuales sobre 2019.

LATAM Cargo S.A. y las filiales cargueras en Colombia y Brasil son el principal grupo operador aéreo de carga en América Latina y gracias a la sinergia entre las operaciones de carga y de pasajeros del grupo ofrecen a sus clientes transporte en 117 destinos y 20 países. Durante la pandemia, tuvo un rol importante en garantizar el abastecimiento local y en la exportación cobró mayor relevancia.

Para responder a la demanda, los operadores de carga reforzaron la flota de 11 cargueros con la adaptación de aviones de pasajeros para la operación. La rápida reacción del grupo fue fundamental para los productores de la región. Para atender la demanda de la industria de salmón, por ejemplo, las empresas cargueras del grupo llegaron a operar más de 35 vuelos semanales de Santiago (Chile) a Miami (Estados Unidos), siendo responsable del transporte de más de la mitad de la exportación salmonera anual. Mientras que para las exportaciones de flores, la frecuencia de vuelos entre Bogotá (Colombia) y Miami (Estados Unidos) se incrementó de seis a 18 por semana. Las industrias productoras de fruta en Chile y de espárragos en Perú son otros ejemplos de sectores productivos beneficiados.

Paralelamente, la operación también ayudó a evitar el desabastecimiento de alimentos y medicamentos en regiones de difícil acceso, como la Amazonia Colombiana y la Amazonia Peruana, las Islas Galápagos (Ecuador), el estado de Acre (Brasil) y el archipiélago de Chiloé, en Chile.

Combate a la pandemia

LATAM Cargo S.A. y las filiales cargueras en Colombia y Brasil tuvieron un activo rol haciendo frente a la pandemia transportando respiradores, mascarillas, pruebas para detección de Covid-19, medicamentos y otros insumos desde China hasta

Sudamérica. LATAM aterrizó, por primera vez, en China el 15 de abril, concretando 86 vuelos a dicho destino el 2020.

A fin de año, se transportó el primer lote de vacunas contra el coronavirus para su uso en Chile, y con el Programa Avión Solidario, distribuyó de manera gratuita las vacunas al interior del país en 2021. El programa también transportó gratuitamente las vacunas a 24 estados brasileños a partir de marzo de 2021.

Portafolio amplio

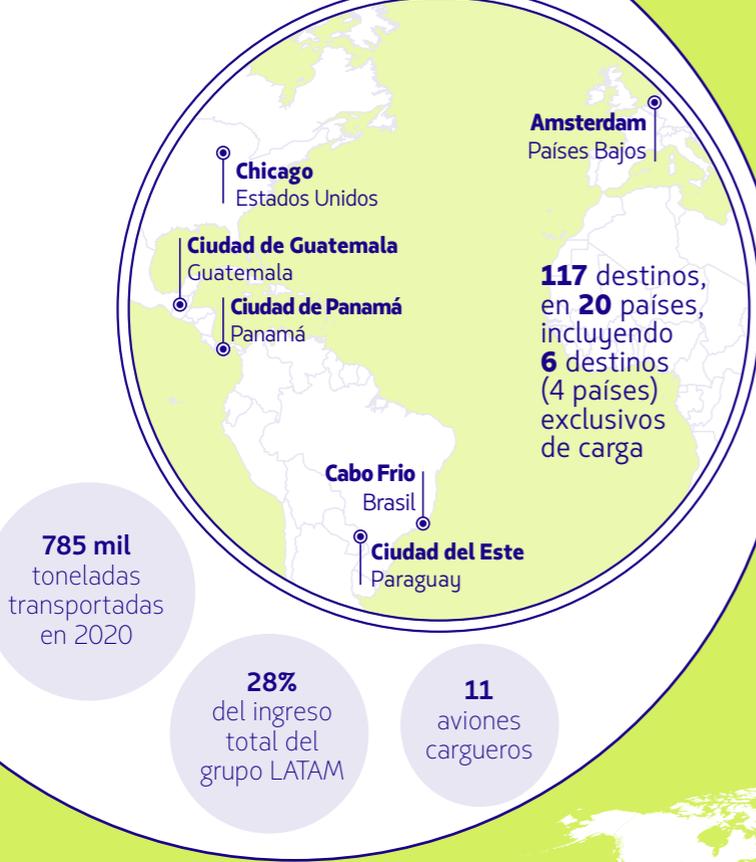
LATAM Cargo y las filiales cargueras en Colombia y Brasil realizan el transporte e personalizado de distintos tipos de carga: productos perecederos – por ejemplo, frutas, flores y pescado – medicamentos y vacunas, cargas de gran volumen, bienes y mercancías de alto valor, cargas *courier* para envíos *e-commerce* y animales vivos, entre otros.

CEIV Pharma

LATAM Cargo y las filiales cargueras en Colombia y Brasil fue la primera aerolínea del continente americano en obtener la certificación del programa Center of Excellence of Independent Validators (CEIV Pharma), de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). En 2020, año en el que el transporte de productos farmacéuticos con control de temperatura jugó un rol relevante, la compañía renovó dicha certificación con éxito. CEIV Pharma garantiza el cumplimiento internacional y nacional de salvaguardar la integridad del producto hasta su destino final y, al mismo tiempo, aborda las necesidades específicas de la carga aérea.

LATAM CARGO Y LAS FILIALES CARGUERAS EN COLOMBIA Y BRASIL

DESTINOS EXCLUSIVOS DE CARGA



785 mil toneladas transportadas en 2020

28% del ingreso total del grupo LATAM

11 aviones cargueros

1. Según el estudio *El impacto económico de LATAM Airlines en América Del Sur*, realizado por Oxford Economics y publicado en mayo de 2020.

OPERACIÓN COVID-19



Transporte de las primeras dosis de **vacunas** contra el coronavirus para Chile.



APOYO A INDUSTRIAS CLAVE DE SUDAMÉRICA



207,2 mil toneladas/año importadas

PRODUCTOS DESTACADOS:
 maquinaria industrial, equipos de telecomunicaciones y tecnología, autopartes¹



Premios y reconocimientos

En 2020, LATAM fue destacada nuevamente por el servicio brindado a los clientes y por su compromiso con la sostenibilidad.

- **OAG (OFFICIAL AIRLINE GUIDE) 2020**

Reconocida como la más puntual entre las 20 mayores aerolíneas del mundo en número de vuelos programados.

- **CIRIUM ON-TIME PERFORMANCE REVIEW 2020**

Elegida la aerolínea más puntual del mundo (1er lugar en la categoría Global Airlines – Network).

- **WORLD TRAVEL AWARDS 2020 (WTA)**

Ganadora en las categorías Aerolínea Líder de América del Sur y Marca de Aerolínea Líder de la región.

- **APEX 2020 (AIRLINE PASSENGER EXPERIENCE ASSOCIATION)**

Mejor Servicio a Bordo y Mejor Entretenimiento a Bordo de Sudamérica.

- **THE SUSTAINABILITY YEARBOOK 2021**

Seleccionada en la categoría Plata. La publicación es elaborada por S&P Global.





**GOBIERNO
CORPORATIVO**

Políticas y prácticas

102-5 y 102-16

LATAM Airlines Group S.A. es una sociedad anónima abierta, registrada ante la Comisión para el Mercado Financiero (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 en Estados Unidos en la forma de ADRs. 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 Securities and Exchange Commission (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 y su evolución continua.

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.

[+] Para más información sobre las directrices de gobierno corporativo de LATAM, consulte **este sitio**.

Operaciones con partes relacionadas

LATAM cuenta con una Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas aplicable a LATAM y todas sus filiales, que establece que todas las transacciones con una parte relacionada deben realizarse en conformidad a la ley, debiendo contribuir al interés social y ser realizadas bajo condiciones de mercado. Asimismo establece los casos en que en conformidad a la ley, corresponde someter dichas operaciones a evaluación por el Comité de Directores y a la aprobación del Directorio o la Junta de Accionistas, según corresponda.

Las operaciones realizadas en 2020 entre LATAM y sus subsidiarias se encuentran en los estados financieros consolidados relativos al ejercicio social del 31 de diciembre de 2020.

[+] 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 LATAM. Desde la creación de la política, a finales de 2016, el grupo no ha realizado contribuciones políticas. [415-1](#)

Relación con las autoridades [102-40](#)

La industria de la aviación es regulada y fiscalizada por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) en Brasil y por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) en Chile. La ética e integridad delinean las relaciones de LATAM con esos organismos y otras entidades reguladoras. Todas las juntas realizadas son registradas en una plataforma monitoreada por el área de *Compliance*.

[+] Para más información sobre el Marco Regulatorio, consulte los **Anexos**.

Capacitación sobre ética y compliance

Las capacitaciones sobre temas de ética, cumplimiento, prevención de corrupción y libre competencia forman parte de la agenda anual de LATAM; la capacitación sobre el contenido del Código de Conducta es obligatoria y debe ser revalidada cada dos años. El proceso de incorporación de nuevos empleados también considera las directrices relacionadas con la integridad y *compliance*.

En 2020, el 88,3% del total de empleados y el 94,7% de los ejecutivos y miembros del Directorio 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 información en materia de anticorrupción. Entre los proveedores, el 75,9% fue informado sobre los procedimientos anticorrupción al aceptar el Código de Conducta de Proveedores.

Capacitación sobre el Código de Conducta¹ [205-2](#)



1 Porcentaje anual de empleados que se capacitan en el Código de Conducta en cada país donde opera LATAM. El total incluye a los empleados que tienen incapacidad médica prolongada.

2 Considera las capacitaciones realizadas de enero a junio, cuando las operaciones domésticas fueron suspendidas en el país.

Estructura de gobierno

102-18

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.

El Directorio se reúne en sesiones mensuales regulares y, cuando resulta necesario, en sesiones extraordinarias. En 2020, la asistencia promedio en las 44 sesiones ordinarias y extraordinarias fue de 97,7%. Los directores Carlos Heller, Eduardo Novoa y Patrick Horn asistieron al 95,5% de las reuniones, Enrique Cueto y Sonia Villalobos asistieron al 97,7% y los demás miembros del Directorio asistieron al 100% de las sesiones.

Como parte de un proceso de autoevaluación, los miembros del Directorio responden periódicamente un formulario sobre buenas prácticas, requerido por la CMF de Chile.

Comité de Directores

El Comité de Directores, también funciona como Comité de Auditoría y lo conforman miembros del Directorio. Esta composición cumple con los requisitos de la Ley de Sociedades Anónimas (LSA) de Chile, las normas de la Ley Sarbanes-Oxley y los lineamientos de la SEC, de los Estados Unidos.

Al 31 de diciembre de 2020, los miembros del Comité de Directores – Eduardo Novoa Castellón, Nicolás Eblen Hirmas y Patrick Horn García – eran considerados independientes, de acuerdo con el artículo 10A de la Ley de Bolsas de Valores (Securities Exchange Act). De acuerdo con la LSA chilena, que requiere que haya dos miembros independientes en el Directorio, el director Nicolás Eblen Hirmas no tiene *estatus* de director independiente.

En Chile, la independencia de los directores está definida por la LSA. Un director es considerado como independiente cuando, entre otras características, no tiene vínculos, intereses, dependencia económica, profesional, crediticia o comercial, de naturaleza o volumen relevante, con la sociedad, con las demás sociedades del grupo, su controlador, ni con los ejecutivos principales, además de no tener relaciones de parentesco con estos últimos.

Las funciones del Comité de Directores 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, entre otras atribuciones.

Comités del Directorio

Cuatro comités apoyan al Directorio en la toma de decisiones: Estrategia & Sostenibilidad, Liderazgo, Finanzas y Clientes. Asimismo, se delegó en el Comité de Directores, la supervisión de la implementación del Pilar de Riesgos en el plan estratégico de LATAM y, en particular, monitorear la gestión del riesgo del Grupo y garantizar el establecimiento de una matriz de riesgos corporativos y su gestión.

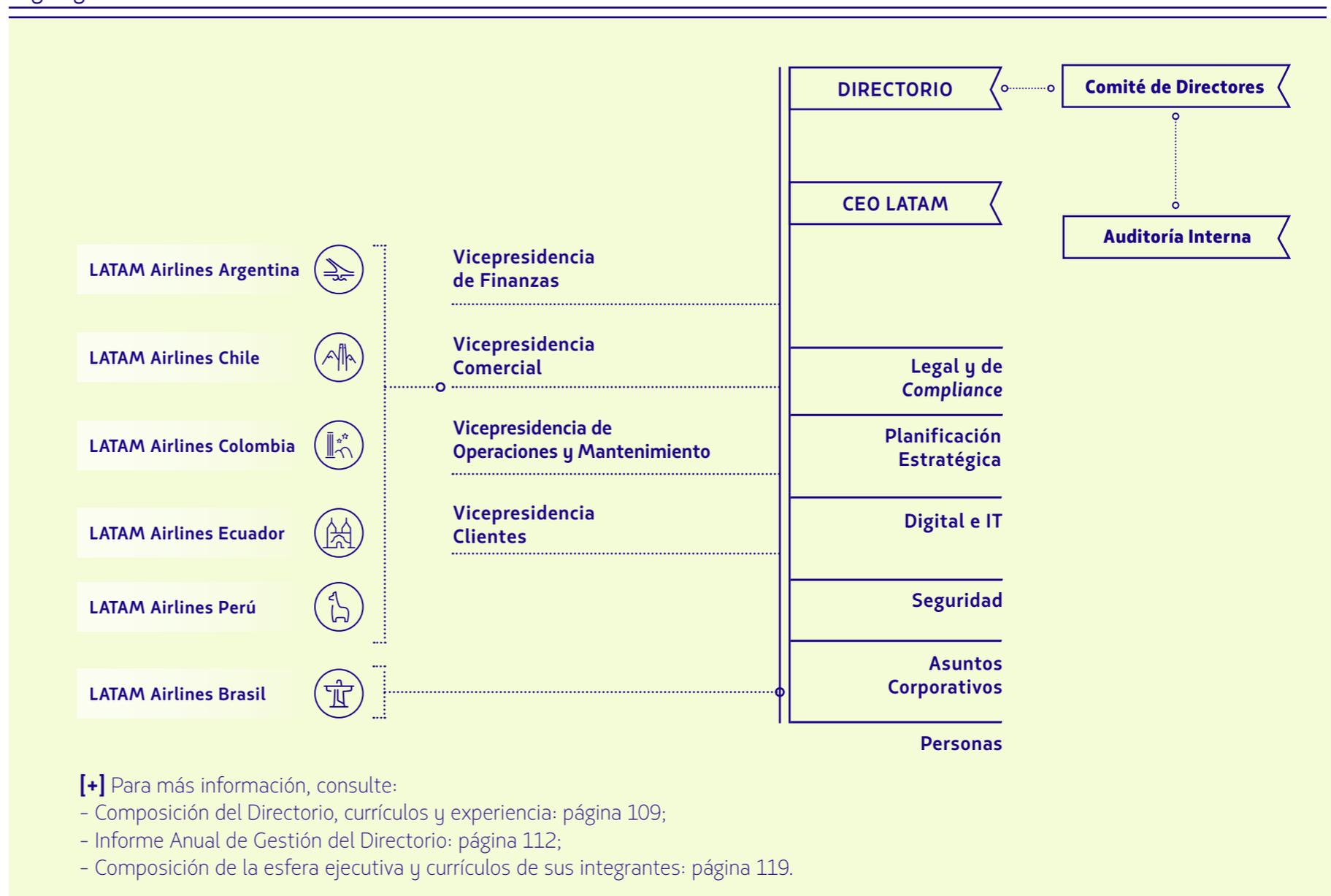
Esfera ejecutiva

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

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

Cada filial cuenta con un CEO, que es responsable de la operación de la subsidiaria.

Organigrama



Remuneración (US\$) – 2020

NOMBRE	CARGO	DIETA DIRECTORIO	DIETA COMITÉ DE DIRECTORES	DIETA SUBCOMITÉ	TOTAL
Ignacio Cueto	Presidente	29.328,64	-	8.373,39	37.702,04
Enrique Cueto Plaza	Vicepresidente	10.967,97	-	6.854,19	17.822,16
Henri Philippe Reichstul	Director	10.689,95	-	6.970,61	17.660,56
Patrick Horn Garcia	Director	14.664,32	19.552,43	5.237,93	39.454,68
Enrique Ostalé Cambiaso	Director	7.997,93	-	7.507,00	15.504,93
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
Sonia Villalobos	Directora	10.689,95	-	6.425,50	17.115,45
Alexander 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 (US\$) – 2019

NOMBRE	CARGO	DIETA DIRECTORIO	DIETA COMITÉ DE DIRECTORES	DIETA SUBCOMITÉ	TOTAL
Ignacio Cueto	Presidente	42.238,87	-	16.895,54	59.134,41
Carlos Heller Solari	Vicepresidente	21.208,20	-	3.224,35	24.432,55
Eduardo Novoa Castellón	Director	23.320,31	31.093,75	18.656,25	71.244,60
Giles Agutter	Director	10.574,56	-	5.971,80	16.546,36
Henri Philippe Reichstul	Director	16.842,44	-	12.202,34	29.044,78
Juan José Cueto Plaza	Director	19.216,76	-	17.006,80	36.223,56
Nicolás Eblen Hirmas	Director	23.320,31	31.093,75	18.656,25	73.070,30
Sonia Villalobos	Directora	16.842,44	-	13.473,96	30.316,40
Patrick Horn Garcia	Director	16.643,54	22.191,39	11.625,14	50.460,08
Georges Antoine de Bourguignon Arndt	Ex-director	6.676,77	8.902,36	5.341,41	20.920,53

Remuneración del Directorio

El valor de las remuneraciones reportadas corresponde a dietas de asistencia mensual para el Directorio y el Comité de Directores, aprobado en la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada con fecha de 30 de abril de 2020. Durante el ejercicio 2020, el Directorio y el Comité de Directores no realizaron gastos por concepto de asesorías.



Remuneración de ejecutivos

En 2020, los principales ejecutivos de LATAM recibieron un total de US\$18.436.960, además de US\$13.343.991, por concepto de participación en los resultados, en el mes de marzo. La remuneración bruta total sumó US\$31.780.951. En 2019, fueron pagados US\$26.498.537 relativos a la remuneración y US\$10.332.268 relativos a la participación de resultados, sumando US\$36.830.805 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 LATAM Airlines Group a los empleados de la Compañía y sus filiales, 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.

a. 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 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.



Estructura de propiedad

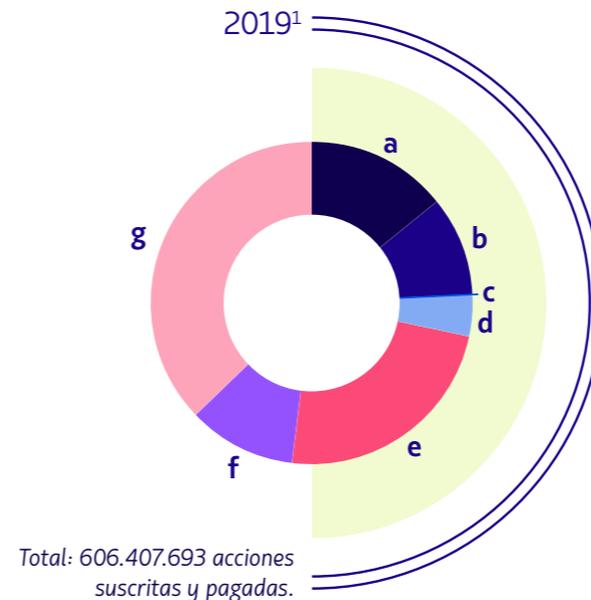
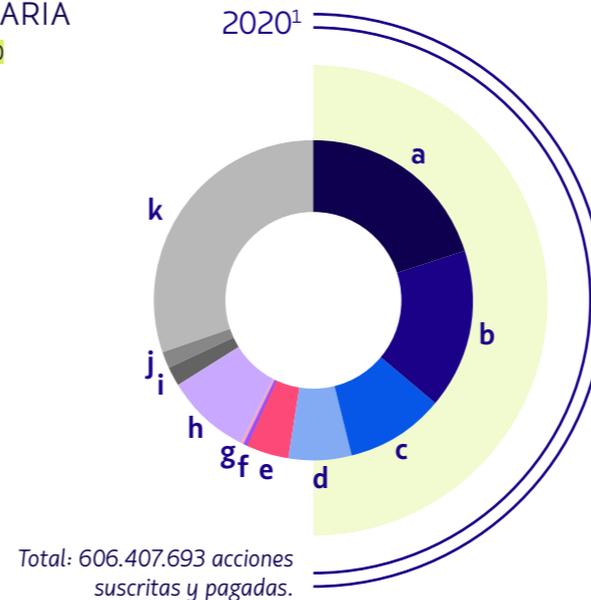
Propiedad

El objetivo de LATAM Airlines Group es mantener un nivel adecuado de capitalización, que permita el acceso seguro a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a los accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2020, es de MUS\$3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones y, al 31 de diciembre de 2019, 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 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 de Chile y su Reglamento.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía no cuenta con accionista controlador.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA (%) 102-10



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 - ADRs	53.057.983	8,75
● i - AFPs	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

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 ¹	TOTAL DE ACCIONES	%
● a - Grupo Cueto	86.012.057	14,18
● b - Qatar Airways ²	60.640.768	10,00
● c - Grupo Hirmas	1.488.971	0,25
● d - ADRs	25.266.673	4,17
● e - AFPs	141.957.014	23,41
● f - Inversionistas extranjeros	65.507.452	10,80
● g - Otros	225.534.758	37,19
Total	606.407.693	100

1 Al cierre de 2019 el mercado se preparaba para participar en la oferta pública de acciones de Delta Airlines, por lo que es posible que varios accionistas hayan tenido sus acciones en una corredora de bolsa para participar.

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

Principales accionistas al 31 de diciembre de 2020

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL	ACCIONES SUSCRITAS Y PAGADAS AL 30/12/2020	%
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.

Principales accionistas al 31 de diciembre de 2019

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL	ACCIONES SUSCRITAS Y PAGADAS AL 30/12/2019	%
Santander Corredores de Bolsa Limitada	97.716.892	16,1
Costa Verde Aeronáutica S.A.	67.878.651	11,2
Qatar Airways Investments (UK) Ltd. ¹	60.640.768	10,0
BCI Corredores de Bolsa S.A.	26.194.579	4,3
JP Morgan Chase Bank	25.266.673	4,2
Consorcio Corredores de Bolsa S.A.	24.966.247	4,1
Itaú Corredores de Bolsa Limitada	23.162.008	3,8
Banco Itaú Corpbanca por cuenta de inversionistas extranjeros	21.316.631	3,5
Banco Santander por cuenta de inversionistas extranjeros	21.033.689	3,5
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	18.812.790	3,1
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronautica Ltda.	18.133.406	3,0

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

¹ Qatar tiene 9,99999998% del total de las acciones suscritas y pagadas de LATAM.

[+] El Pacto de Accionistas se encuentra en los **Anexos**.



Dividendos

LATAM Airlines Group S.A. estableció que los dividendos son iguales al mínimo requerido por ley; es decir, equivalen a un 30% de las utilidades de conformidad con la normativa vigente. Ello no se contrapone con que, eventualmente, sean distribuidos dividendos superiores a dicho mínimo obligatorio, atendiendo a las particularidades y circunstancias que puedan surgir durante el año.

Los dividendos correspondientes a las utilidades de 2019 no fueron pagados durante el año 2020, producto del proceso de reorganización financiera.

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 y otros datos relevantes para apoyar a los accionistas, inversionistas y analistas de mercado en la toma de decisiones. Todas las etapas del plan de reorganización bajo la protección del proceso de juicio mercantil (Capítulo 11) de la ley de los Estados Unidos también son publicadas en el sitio. Los contenidos están disponibles en inglés, español y portugués.

[+] Para saber más, visite:
latamairlinesgroup.net y
latamreorganizacion.com.



Políticas

Política de financiamiento

El alcance de la Política de Financiamiento de LATAM es satisfacer las necesidades de financiamiento de la Compañía, 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 2020, dentro del proceso de reorganización bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos en que se encuentra, la Compañía obtuvo un financiamiento *debtor in possession*, o DIP, por US\$2.450 millones con vencimiento el 8 de abril del 2022. De ellos, US\$1.150 millones fueron girados con fecha 8 de octubre de 2020. De esta forma, la Compañía logró respaldar y fortalecer la operación de LATAM y todas sus filiales.

Adicionalmente, la Compañía 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, producto del impacto de la pandemia provocada por el COVID-19, LATAM giró el 100% de esta línea.

Este año, 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.

Durante el año 2020, LATAM no adquirió nuevas aeronaves y 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 revisión de sus contratos de flota con miras a la restructuración de la misma.

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 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 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 la Compañía está expuesta. 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 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 para realizar coberturas durante 2020. LATAM también realizó 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 de la Compañía, 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 la Compañía. 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 Airlines Group puede utilizar contratos swaps de tasas de interés u otros derivados.

Al 31 de diciembre 2020, LATAM no mantiene contratos de derivados de tasas de interés vigentes. Esas posiciones fueron cerradas anticipadamente por las respectivas contrapartes una vez que la compañía 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 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 real brasileño. LATAM Airlines Group ha realizado coberturas de exposición al riesgo de tipo de cambio del real brasileño principalmente utilizando contratos forward y opciones de moneda durante

el año 2020. Sin embargo, esas posiciones fueron cerradas anticipadamente por las respectivas contrapartes una vez que la compañía entró en el proceso de reorganización del Capítulo 11. Por lo tanto, al 31 de diciembre 2020 LATAM no mantiene coberturas vigentes para ninguna moneda.

Por otro lado, el riesgo de balance se presenta cuando 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 2020, 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 2020, la posición de TAM S.A. pasiva superaba a la activa en US\$150 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 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 de la Compañía.
- 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 de la Compañía 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 y algunas de sus subsidiarias se acogieron al proceso de reorganización judicial establecido en el Capítulo 11

de 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 de la compañía. 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 de la compañía. 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 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, el 2020 fue un año caracterizado globalmente por tasas muy bajas. Adicionalmente, el proceso de 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**



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.

A pesar que la economía ya está empezando a dejar atrás los menores niveles de actividad que se vieron durante los primeros meses de 2020, durante el año la pandemia del Covid-19 ha causado un enorme impacto en todo el mundo. Para proteger las vidas de las personas y permitir a los sistemas sanitarios hacer frente a la situación, se ha recurrido a aislamiento, confinamiento y cierres generalizados para contener la propagación del virus. Esto ha causado que el crecimiento durante 2020 de la economía mundial se haya desacelerado.

Si bien el pronóstico del crecimiento mundial está sujeto a una alta incertidumbre, para 2020 el Fondo Monetario Internacional (FMI)¹ espera que la economía mundial se contraiga un 3,5%, 0,9 puntos porcentuales mayor a su

anterior estimación, debido a una mejora antes de lo pronosticado durante la segunda mitad del año. El FMI proyecta el crecimiento mundial para 2021 en 5,5%, 0,3 puntos porcentuales más que lo anteriormente estimado, debido a que la misma aceleración vista durante el final del año 2020 y expectativas positivas relacionada al proceso de vacunación a nivel mundial junto a políticas de apoyo fiscal adicional anunciados por varios gobiernos.

Para Estados Unidos el FMI estimó una contracción de 3,4% para 2020 y un crecimiento de 5,1% para 2021 (2,0 puntos porcentuales más de crecimiento que lo esperado anteriormente para 2021). De la misma manera, las estimaciones del FMI de manera transversal para los países de la Unión Europea han caído, con una contracción de 7,2% para 2020 y un crecimiento de 4,2% para 2021 (1,0 puntos porcentuales menos de crecimiento que lo esperado anteriormente para 2021).

Por otro lado, estimó una contracción de la economía latinoamericana en un 7,4% en 2020, y que durante 2021

espera un crecimiento de 4,1%, 0,5 puntos porcentuales de mayor crecimiento frente a lo estimado anteriormente por el FMI para 2021. Se espera que la economía de Brasil crezca 3,6% en 2021 y en el caso de Chile, el Banco Central espera que la economía se expanda entre 5,5% y 6,5% en 2021.

[+] Otras informaciones relevantes están disponibles en Anexos: **Marco regulatorio; Hechos esenciales.**

¹ Según informe publicado en enero de 2021: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/01/26/2021-world-economic-outlook-update>.

Resultados financieros

La controladora al 31 de diciembre de 2020 registró un resultado negativo de MUS\$4.545.887, lo que representa una variación negativa de MUS\$4.736.317 comparado con la utilidad de MUS\$190.430 del ejercicio anterior. El margen neto pasó de 1,8% en 2019 a -104,9% durante 2020.

El Resultado operacional del ejercicio de 2020 asciende a una pérdida de MUS\$1.665.288, que comparado con la utilidad de MUS\$741.602 al 31 de diciembre de 2019 registra una variación negativa equivalente a un 324,6%, mientras que el margen operacional alcanza -38,4%, 45,5 puntos porcentuales menor al ejercicio de 2019.

Los Ingresos operacionales de los doce meses de 2020 disminuyeron un 58,4% con respecto al ejercicio de 2019, alcanzando MUS\$4.334.669. Dicha disminución se debe en gran medida a una caída de 69,9% en los Ingresos pasajeros, por otro lado los Ingresos de carga y el ítem Otros ingresos aumentaron un 13,7% y 13,9% respectivamente. El impacto de la depreciación del real brasileño representa menores ingresos ordinarios por aproximadamente US\$360 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 Covid-19, dejando de operar 12 destinos domésticos. LATAM Airlines Argentina S.A. al cierre del ejercicio de 2019 presentó en su estado de resultado individual Ingresos operacionales por US\$229 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$2.713.774, que comparado con MUS\$9.005.629 de los doce meses de 2019 representa una disminución de 69,9%. Esta variación se debe, principalmente, a la caída de un 62,7% en la capacidad medida en ASK, junto con una baja de 18,8% en el RASK efecto de una disminución de 7 puntos porcentuales del factor de ocupación junto con una caída 12% en los *yields* respecto del año anterior, la caída del factor de ocupación se explica por la aplicación de cuarentenas, restricciones de viajes y menor demanda producto del brote de Covid-19.

Al 31 de diciembre de 2020, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$1.209.893, lo que representa un aumento de 13,7% respecto de 2019, a pesar de la caída de 12,7% en el tráfico medido en RTK y un 25,9% de la capacidad medida en ATK. Los *yields* aumentaron 30,2% impulsados principalmente por el cambio del entorno competitivo por la crisis del Covid-19. Adicionalmente fueron acondicionadas cabinas de aviones pasajeros para el traslado de carga y se incrementaron las frecuencias y destinos de los vuelos cargueros.

El ítem Otros ingresos presenta un aumento de MUS\$50.138 debido, principalmente, a MUS\$62.000 recibidos por concepto de indemnización de Delta Air Lines Inc. por la cancelación de la compra de 4 aeronaves A350 y MUS\$9.240 correspondientes

a la devolución anticipada de aviones arrendados a Qatar Airways, ambos durante el segundo trimestre de 2020.

Al 31 de diciembre de 2020, los Costos operacionales ascienden a MUS\$5.999.957, que comparados con el ejercicio de 2019, representan menores costos por MUS\$3.689.368, equivalentes a una caída de 38,1%, mientras que el costo unitario por ASK aumentó en 65,8%. Adicionalmente, el impacto de la depreciación del real brasileño en este rubro representa menores costos por aproximadamente US\$440 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

- Las Remuneraciones y beneficios disminuyeron MUS\$832.702 debido, a la reducción salarial voluntaria acordada desde marzo por más del 90% de los empleados, que resultó en un ahorro de US\$130 millones aproximadamente, junto con la caída en la dotación promedio y la depreciación de las monedas locales, especialmente el real brasileño y el peso chileno.
- El Combustible disminuyó 64,3% equivalente a MUS\$1.883.665. Esta caída corresponde principalmente a 22,8% de menores precios sin cobertura y un 53,9% de caída en el consumo medido en galones. La Sociedad reconoció durante 2020 una pérdida de MUS\$14.316 por cobertura de combustible, comparado con la pérdida de MUS\$23.110 de los doce meses de 2019.
- Las Comisiones muestran una disminución de MUS\$129.974, producto de la caída en el tráfico de pasajeros.
- La Depreciación y Amortización disminuyó en

MUS\$80.590 al 31 de diciembre de 2020. Esta variación se explica, principalmente, por la caída en la depreciación del mantenimiento, efecto de la reducción en las horas de vuelos de la flota de pasajeros durante los últimos nueve meses de 2020.

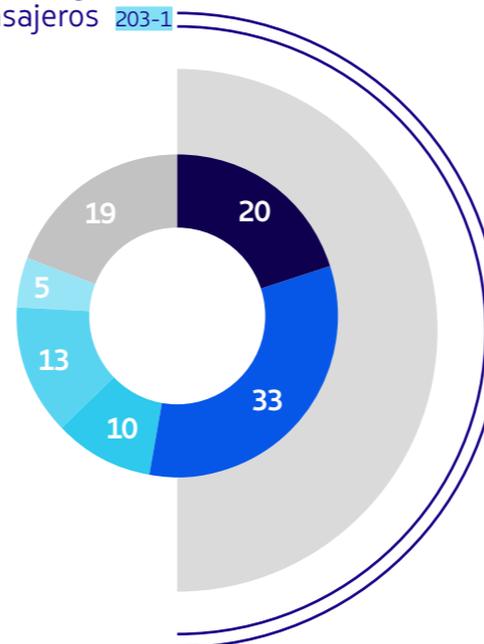
e) Los Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje disminuyeron MUS\$555.854, principalmente, en los costos de tasas aeroportuarias y servicios *handling* impactados por la reducción de la operación.

f) El Servicio a Pasajeros disminuyó en MUS\$163.642, lo que representa una variación de 62,6% explicado, principalmente, por una reducción del 61,9% en el número de pasajeros.

g) El Mantenimiento presenta mayores costos por MUS\$27.771, equivalentes a un 6,2%. A pesar de la caída en la operación, durante los últimos meses de 2020 se incurrió en costos necesarios para la preservación de las aeronaves en tierra, adicionalmente el cuarto trimestre se realizó la actualización de valores por compromisos de devolución programada de aviones arrendados.

h) Los Otros Costos Operacionales presentan una disminución de MUS\$70.712, principalmente, por efecto de menores costos de tripulaciones y sistemas de reservas, producto de la caída en la operación y la demanda.

Impactos económicos indirectos – aporte económico generado por pasajeros 203-1



- Argentina: 20%
- Brasil: 33%
- Chile: 10%
- Colombia: 13%
- Ecuador: 5%
- Perú: 19%

Total: US\$855.649.857

En 2020, el grupo LATAM transportó casi 855,3 mil pasajeros en vuelos internacionales a Sudamérica. Según el promedio de gastos por turista reportados por los organismos de turismo y estadística¹ en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, los viajeros aportaron US\$855,7 millones a las economías de la región.

¹ Fuentes consultadas:
yvera.tur.ar
dadosefatos.turismo.gov.br
subturismo.gob.cl
banrep.gov.co
turismo.gob.ec
promperu.gob.pe



PRINCIPALES INDICADORES 102-7	2018 ¹	2019	2020
Financieros (US\$ mil)			
Ingresos operacionales	10.368.214	10.430.927	4.334.668
Gastos operacionales	(9.663.095)	(9.689.325)	(5.999.957)
Resultado operacional	886.984	741.602	-1.665.289
Margen Operacional	8,8%	7,1%	-38,4%
Utilidad neta	181.935	190.430	-4.545.887
Margen neto	1,8%	1,8%	-104,9%
EBITDA	2.259.612	2.211.578	-275.903
Margen de EBITDA	21,8%	21,2%	-6,4%
Efectivo y equivalentes al efectivo ² /ingresos 12 meses anteriores	19,3%	19,7%	39,0%
Apalancamiento ³	3,9x	4,0x	NS
Operaciones			
Operación de pasajeros			
Capacidad (ASK) – millón	143.265	149.116	55.718
Tráfico consolidado (RPK) – millón	119.077	124.521	42.624
Factor de ocupación (ASK)	83,1%	83,5%	76,5%
Ingresos/ASK (centavos de US\$)	6,1	6,5	4,9
Total de pasajeros transportados (miles)	68.806	74.189	28.299
Operación de carga			
Capacidad (ATK) – millón	6.498	6.357	4.708
Tráfico consolidado (RTK) – millón	3.583	3.526	3.078
Factor de ocupación (ATK)	55,1%	55,5%	65,4%
Ingresos/ATK (centavos de US\$)	18,3	17,1	25,7
Toneladas transportadas (mil)	921	903,8	785,0

1 Los valores de 2018 han sido re expresados según las Normas Internacionales de Contabilidad (International Financial Reporting Standards – IFRS) 2016.

2 Incluye la línea de crédito revolvente.

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

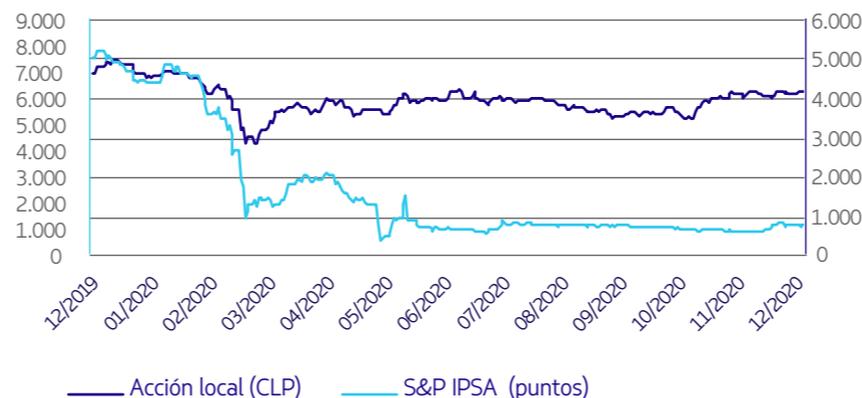
NS: no significativo.

Información bursátil

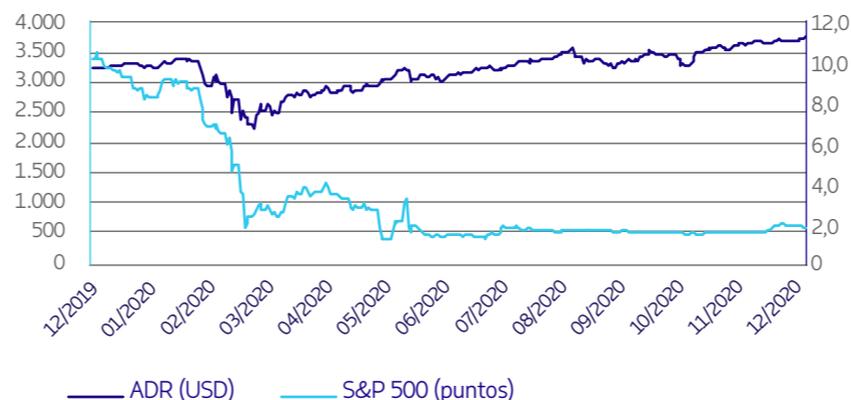
LATAM Airlines Group S.A. es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Comisión para el Mercado Financiero bajo el No. 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa Electrónica de Chile – Bolsa de Valores y Bolsa de Comercio de Santiago. Debido a la presentación del Capítulo 11, el programa ADR ya no se cotiza en NYSE. Desde entonces, los ADR de LATAM se negocian en Estados Unidos de Norteamérica en el mercado OTC.

La serie de precios del ADR (y el rendimiento anual) consideran los precios del ADR en el NYSE y luego en el mercado OTC tras haber sido deslistado el día 10 de junio.

Acción Local – 2020



ADR – 2020



RENDIMIENTO ANUAL			
-83.17%	16.26%	-83.22%	-10.55%
ADR	S&P 500	Acción local	S&P IPSA

VOLÚMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE – ACCIÓN LOCAL (BOLSA DE SANTIAGO)

2020	Nº DE ACCIONES TRANSADAS	PRECIO PROMEDIO (CLP)	VALOR TOTAL (MILLONES CLP)
Primer trimestre	77.877.242	4.437,42	345.574,22
Segundo trimestre	488.890.208	1.535,04	750.464,40
Tercer trimestre	72.951.392	1.264,02	92.211,73
Cuarto trimestre	30.303.763	1.220,17	36.975,86

VOLÚMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE – ADR

2020	Nº DE ACCIONES TRANSADAS	PRECIO PROMEDIO (USD)	VALOR TOTAL (MILLONES CLP)
Primer trimestre	85.039.681	5,82	397.141,56
Segundo trimestre	599.335.086	2,12	1.036.566,93
Tercer trimestre	31.326.685	1,56	37.878,90
Cuarto trimestre	10.251.935	1,68	12.615,68

Gestión de riesgos

La gestión de riesgos de LATAM está basada en las directrices de la Política Corporativa de Riesgos, que establece los principales aspectos a ser monitoreados, los instrumentos de mitigación, los planes de acción y los roles y responsabilidades en el proceso. Al final de 2020, las áreas de Riesgos y Auditoría Interna se unieron bajo la Dirección de Auditoría y Control Interno, que reporta directamente al Comité de Directores, que se compone de tres consejeros y ejerce la función de Comité de Auditoría.

En el año, la matriz de riesgos, que considera la probabilidad de incidencia contra el impacto potencial del riesgo sobre la operación, se componía de 55 riesgos transversales y emergentes, distribuidos en 14 categorías (financiera, ambiental, operacional, de seguridad y regulatoria, entre otras). Áreas específicas, como *Procurement* y Seguridad, cuentan con sus propias matrices.

Entre los riesgos emergentes identificados se encuentran el de seguridad cibernética y la lenta recuperación de la industria aérea debido a la pandemia y posibles rebrotes de Covid-19.

Agilidad

Para dar mayor rapidez y asertividad a la toma de decisiones en este periodo de pandemia y la preparación del plan de reorganización de LATAM, el grupo aumentó la frecuencia de las reuniones con líderes y vicepresidentes de las distintas áreas. En tanto la Mesa de Riesgos fue temporalmente suspendida y será reactivada en 2021, incorporará los aprendizajes del nuevo formato, incluyendo escenarios en los cuales distintos riesgos se materializan simultáneamente y el análisis de los impactos relacionados.

En 2020, se inició la actualización del mapa de riesgos de LATAM, con la participación de todas las vicepresidencias. El proceso quedará concluido en 2021 e incluye el análisis de la efectividad de los planes de acción puestos en práctica en 2020.

Seguridad de la información

La seguridad de la información es un tema estratégico para el grupo LATAM: representa un riesgo reputacional y puede ocasionar pérdidas financieras significativas. La Gerencia de Seguridad de la Información, vinculada a la Dirección de Tecnología de la Información, es responsable de los procesos, herramientas y políticas, en un trabajo coordinado con otros equipos. El tema es tratado también en un comité dedicado a analizar riesgos tecnológicos, conformado por representantes de distintas áreas: Control Interno, Legal y de *Compliance*, entre otras.

La mejora continua de los mecanismos de protección fue fundamental en 2020, cuando a pesar de haberse registrado un aumento en los intentos de ciberataque, no hubo violaciones significativas de los datos de clientes.

Certificación PCI DSS

LATAM recibió la recertificación según la norma internacional PCI DSS, referente en la industria de medios de pago, que certifica que el grupo tiene todos los controles para proteger los datos de los titulares de tarjetas de crédito y débito y reducir/evitar fraudes relacionados. El proceso amplió el alcance de la certificación anterior, con la inclusión de la nueva plataforma digital de LATAM y de la operación brasileña del programa de pasajero frecuente.

[+] El listado completo de los principales factores de riesgo está en la sección de **Anexos**.

Ley General de Protección de Datos

Desde septiembre de 2020, está en vigor en Brasil la Ley General de Protección de Datos (LGPD), con los lineamientos que deben guiar a las empresas y otros agentes sobre el trato de la información personal de clientes, empleados, proveedores y otros grupos de interés.

Con el apoyo del área de Seguridad de la Información, LATAM Airlines Brasil adaptó sus procesos para garantizar el cumplimiento de la ley y su alineación con las mejores prácticas.

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.).

Después de 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 multirisgo (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 de la empresa.

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

Proveedores: en 2020, ocho proveedores representaban individualmente más de 10% de su categoría: Orbital y Acciona Airports Americas SpA (aeropuerto), Unilode Aviation Solutions (administración local), Gate Gourmet (abastecimiento), Kuehne Nagel (transportes), Google Inc. y Facebook (*marketing*), Hotel Miami BL Partners (hoteles), CAE (servicios a empleados) y Everfit S.A. (uniformes).

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](#)

Plan de inversión

Los gastos de capital de LATAM se relacionan con la adquisición de aviones, equipo relacionado con aviones, equipo de tecnología de la información, infraestructura de soporte y el fondeo de depósitos de preentrega. Esos. Los gastos sumaron US\$324,3 millones en 2020, US\$1.276,6 millones en 2019 y US\$660,7 millones en 2018. Las compras de activos intangibles sumaron US\$140,2 millones en 2019, US\$96,2 millones en 2018 y US\$87,3 millones en 2017.

El siguiente cuadro establece los gastos de capital estimados de la Compañía para el año calendario 2021, que están sujetos a cambios y pueden diferir de los gastos de capital reales.

GASTOS DE CAPITAL ESTIMADOS (MMUS\$)	2021
Compromisos de flota ¹	773
Prepagos (PDP) ²	259
Otros gastos ³	822

1 El monto de los compromisos de flota presentados incluye todas las entregas comprometidas con estimaciones con respecto a (i) cambios en las fechas de entrega programadas; (ii) conversión de determinados tipos de aeronaves; y (iii) aeronaves para las que no se espera recibir entregas, independientemente del acuerdo de financiación a su llegada, lo que representa la suma del capex de aeronaves y futuros acuerdos de *sale y leaseback*.

2 Representa los pagos de preentrega realizados por LATAM o bien, entradas recibidas por LATAM luego de haber recibido el avión. Todos los PDPs no pagados son asumidos como pagables durante 2021.

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

En este momento, LATAM no es capaz de determinar completamente los niveles ajustados de gastos de capital estimados a la luz de la menor demanda de viajes aéreos. El monto real y el momento de los gastos de capital futuros pueden ser significativamente más bajos que las estimaciones de la Compañía como resultado del impacto de la pandemia de Covid-19 sobre la demanda de viajes aéreos en las regiones en las que opera LATAM.



SOSTENIBILIDAD



Estrategia y compromisos

102-9 y 102-12

La Política Corporativa de Sostenibilidad de LATAM se basa en los principios que deben guiar a los ejecutivos en la definición y ejecución de las estrategias e iniciativas de desarrollo sostenible, fortaleciendo los procesos de gestión de riesgos y responsabilidades. Su contenido está alineado con distintas normas, compromisos y principios externos, como el Pacto Global y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), los Principios Rectores Sobre Empresas y Derechos Humanos y el GRI.

El documento es la base para la toma de decisiones sobre los temas de sostenibilidad que realiza el Directorio y el Comité Ejecutivo. En 2020, la sostenibilidad pasó a ser una de las cinco prioridades de LATAM, luego de una profunda reflexión sobre su forma de generar valor y relacionarse con sus grupos de interés. Los cambios en la industria y los crecientes desafíos sociales y ambientales en todo el mundo nutrieron dicha reflexión, junto el compromiso de LATAM con el futuro.

Este proceso, aún en curso, busca fortalecer los vínculos con clientes, empleados, proveedores, comunidades,

organizaciones sectoriales y de la sociedad civil, organismos públicos y entidades reguladoras. Para ello, LATAM promovió diálogos con grupos de interés externos, como especialistas y representantes de organizaciones no gubernamentales de los cinco países en donde tiene operaciones domésticas, en los que participó el CEO y los vicepresidentes del grupo.

Dentro de este marco, LATAM revisó su estrategia de sostenibilidad enfocada en crecer de manera sostenible en el largo plazo y generar y compartir valor con todos sus *stakeholders*. Además de ampliar los impactos positivos a la sociedad, los nuevos lineamientos tienen el potencial de generar una ventaja competitiva para el grupo y consolidarlo como un activo relevante en todas las comunidades donde opera.

La estrategia fue aprobada por el Directorio al cierre del año y será lanzada en 2021, cuando se darán a conocer las metas y las iniciativas concretas para cumplir con dichas metas.

Índice Dow Jones de Sostenibilidad

LATAM utiliza como herramienta de gestión, medición y *benchmark* el Índice de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI), principal referente de evaluación del desempeño en sostenibilidad en organizaciones. Anualmente, DJSI 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, y las lista en distintos índices.

Por seis años consecutivos, el grupo fue seleccionado como uno de los más sostenibles del mundo, estando listado en índice World. En 2020, a pesar de haber alcanzado un buen desempeño (ver gráficos), LATAM no formó parte de la lista de las empresas seleccionadas debido a que el índice excluye a aquellas en proceso de reorganización financiera. A pesar de ello, el grupo seguirá utilizando el resultado del análisis como guía para implementar mejoras en sus procesos.

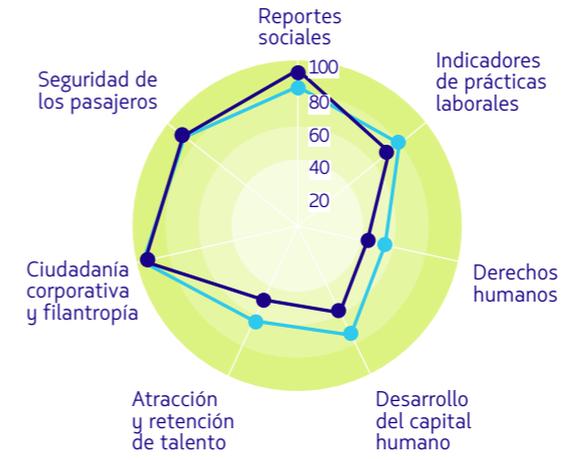
Dimensión ambiental



Dimensión económica



Dimensión social



● LATAM ● Promedio de la industria

Financial Times Stock Exchange (FTSE)

Por segundo año consecutivo, LATAM integró el FTSE4Good, que integra la serie de índices del Financial Times Stock Exchange (FTSE), de la bolsa de valores de Londres. El FTSE4Good evalúa cerca de 300 indicadores relacionados con temas ambientales, sociales y de gobierno corporativo. Fue creado en 2001 por la alianza formada por el FTSE, el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (Unicef) y el Servicio de Investigación para Inversión Ética (EIRIS) y da soporte a la decisión de los miembros de los mercados financieros interesados en invertir en organizaciones comprometidas con la sostenibilidad.

Alineación con los ODS

El grupo mantiene su compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, desde el lanzamiento de la agenda global en 2015 y en 2019 eligió los ODS y metas que más se relacionan con sus actividades y los lineamientos estratégicos del negocio.

A continuación, presentamos las principales iniciativas que realizó LATAM durante 2020 y que contribuyen al cumplimiento de 22 de las 169 metas del compromiso.

	✓ META PARA 2030 ¹	▶ INICIATIVA LATAM
 7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE Energía asequible y no contaminante	7.2 Aumentar la proporción de energías renovables en la red de energía global	<ul style="list-style-type: none">• Apoyo y seguimiento a la agenda que busca impulsar la producción de combustibles de menor impacto ambiental, como biocombustibles e hidrógeno verde (página 65)
 8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO Trabajo decente y crecimiento económico	8.4 Mejorar la eficiencia de los recursos globales y desvincular el crecimiento económico del deterioro ambiental 8.7 Erradicar el trabajo forzoso, la esclavitud contemporánea, la trata de personas y eliminar el trabajo infantil 8.8 Proteger los derechos laborales y promover entornos de trabajo seguros	<ul style="list-style-type: none">• Foco en la generación de valor para todos los <i>stakeholders</i> (página 52)• Prácticas de trabajo dignas y compromiso con la equidad salarial (página 77)• Matriz de riesgos relacionados con los derechos humanos, aplicada por las operaciones y que subvenciona planes de acción (página 56)
 9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA Industria, innovación e infraestructura	9. Modernizar la infraestructura y volver a las industrias sostenibles (más eficientes y con tecnologías y procesos industriales limpios)	<ul style="list-style-type: none">• Programa LATAM Fuel Efficiency, para optimizar el consumo de combustible de aviación, reduciendo los impactos ambientales de la operación (página 63)

¹ El enunciado de las metas fue editado; la redacción completa está disponible en **este sitio**.



Producción y consumo responsables

✓ META PARA 2030¹

- 12.2 Gestión sostenible y uso eficiente de los recursos naturales
- 12.4 Gestión de productos químicos y desechos a lo largo de su ciclo de vida
- 12.5 Reducir la generación de desechos

▢ INICIATIVA LATAM

- Reducción y compensación de emisiones de GEI; gestión adecuada de residuos y consumo racional de recursos naturales (página 62 a 69)



Acción por el clima

- 13.1 Resiliencia y capacidad de adaptación al cambio climático
- 13.2 Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales
- 13.3 Mejorar la educación, la concientización y la capacidad humana e institucional respecto del cambio climático

- Identificación de riesgos y oportunidades relacionadas (página 65)
- Adhesión a iniciativas sectoriales (página 63)
- Uso eficiente del combustible de aviación (página 63)
- Compensación de emisiones de GEI (página 66)



Vida de ecosistemas terrestres

- 15.5 Reducir la degradación de hábitats naturales y la pérdida de biodiversidad; proteger y evitar la extinción de especies amenazadas

- Programa Avión Solidario – Medio ambiente (página 57)

¹ El enunciado de las metas fue editado; la redacción completa está disponible en **este sitio**.





Derechos humanos

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

Para gestionar, LATAM está identificando y clasificando, según impacto y probabilidad de ocurrencia, los riesgos relacionados con los derechos humanos en toda la operación. El trabajo se inició en Perú, con la elaboración de la matriz de riesgos, definición de prioridades y establecimiento de planes de acción.

Una de las medidas adoptadas por LATAM Airlines Perú fue la creación de un comité para tratar exclusivamente el tema de acoso. El comité es paritario y cuenta con representantes nominados por la gerencia y por los empleados. También se realizaron charlas de concientización entre los líderes del área comercial. Este trabajo fue interrumpido a raíz de la pandemia y deberá ser retomado en 2021 incluyendo a otros equipos.

En 2020, la metodología permitió la creación de la matriz de riesgos de Derechos Humanos en LATAM Airlines Ecuador y LATAM Airlines Colombia. El trabajo será extendido a las operaciones de Brasil y Chile en 2021.

 El documento está disponible en **este sitio**.



Programa Avión Solidario

El Programa Avión Solidario pone al servicio de la sociedad y de forma 100% gratuita la estructura, conectividad y capacidad de sus dos líneas de negocio, carga y pasajero. El programa es potenciado a través de convenios con distintas organizaciones, fundaciones y entidades gubernamentales y representa uno de los mayores aportes que la empresa puede realizar.

Con el objetivo de agregar valor a la comunidad de Sudamérica a través de la *expertise* del grupo LATAM, el Avión Solidario dispone de forma gratuita su puente aéreo en beneficio de la sociedad cuando más lo necesita.

Son tres líneas de acción:

- **Salud:** la compañía cuenta con características únicas en la región que permiten ofrecer a las comunidades un puente aéreo para atender diversas necesidades de salud, ya sea transportando a pacientes, profesionales de la salud e insumos médicos; o conectando a un enfermo con un donante, trasladando órganos, tejidos y células madre, que permiten a otros recibir una segunda oportunidad de vida.
- **Medio ambiente:** transporte de científicos e integrantes de ONG ambientales que viajen por razones profesionales, tales como investigación o acciones de traslado de animales en riesgo vital, peligro de extinción o que necesitan rehabilitación. Además, el programa transporta residuos desde zonas remotas hacia destinos donde se pueda reciclar.

- **Catástrofes naturales:** transporte de víctimas, profesionales en apoyo a la catástrofe y ayuda humanitaria ante inundaciones, incendios, terremotos, tsunamis, aluviones o erupciones volcánicas.

El Avión Solidario existe desde 2012 y, en 2020, estuvo activo en los cinco países en donde las filiales de LATAM tienen operaciones domésticas: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.



AVIÓN SOLIDARIO COVID-19

395,5 toneladas de insumos médicos transportados.

1.374 pasajes donados (profesionales de la salud en el combate de Covid-19, pacientes de otras enfermedades para tratamientos, cirugías y otros).



En 2021, el grupo LATAM se puso a la disposición de los gobiernos para distribuir sin costo las vacunas en los países donde tiene vuelos domésticos regulares.



129,2 toneladas de ayuda humanitaria transportada para los damnificados por el huracán Iota.

AVIÓN SOLIDARIO MEDIO AMBIENTE

Transporte de **143,5 toneladas**. Incluye: materiales reciclables desde Isla de Pascua (Chile) y de la Isla de San Andrés (CO) y **4 animales rescatados** en Brasil y Chile.



Apoyo a las operaciones de rescate de animales durante los incendios en el Pantanal, Brasil.



Transporte de 392kg de alimento para animales, 20kg de piel de tilapia para tratamiento de quemados y 206 jaulas de transporte de animales.

En el año, se realizaron ocho traslados, abarcando rutas de Europa hacia Chile, de Chile hacia Europa y de Brasil hacia Argentina.

Por primera vez, un avión de carga de LATAM transportó células madre de un donante en Alemania, salvando la vida a una niña en Chile.

Vuelos que no pueden esperar

En abril, durante el primer peak de contagios de Covid-19 en Sudamérica y en medio del cierre de fronteras para pasajeros, el Avión Solidario de LATAM desplegó sus alas para transportar desde Frankfurt (Alemania) a Santiago (Chile), células madre para que una niña de 9 años que padecía de leucemia pudiera continuar luchando contra su enfermedad. Este hito se enmarca dentro de la alianza de LATAM con la Fundación DKMS, organización que cuenta con un banco mundial de donantes de médula.

El vuelo fue planificado por un equipo multidisciplinario de más de 30 personas. Toda la tripulación fue entrenada según protocolos internacionales para el transporte y manejo de células madre. El piloto del vuelo fue el responsable de garantizar la preservación del material genético.

Durante el año, fueron realizados nueve transportes de células madre, que proporcionaron una segunda oportunidad de vida a pacientes con cáncer en Chile, Argentina y Europa.

Haciendo frente a necesidades de salud

En 2020, el Programa Avión Solidario transportó médicos y otros profesionales de la salud a distintas localidades de Sudamérica para atender las necesidades relacionadas al Covid-19 y otras enfermedades. En total, fueron 1.374 pasajes donados para médicos y pacientes.

En Brasil, fueron transportados 1.165 órganos y tejidos gracias a la alianza de LATAM Airlines Brasil con el Ministerio de Salud, que data desde 2013. A finales de 2020 LATAM Airlines Group firmó en Chile un acuerdo de cooperación con el Ministerio de Salud. En el futuro, se espera concretar alianzas similares en los demás países en donde opera.

Transporte de materiales reciclables

El grupo LATAM realiza el transporte de materiales reciclables desde la Isla de Pascua, a seis horas de vuelo de Santiago (Chile) y desde el archipiélago de San Andrés, en el caribe colombiano. Esta acción es un aporte en el manejo local de residuos en hábitats vulnerables.

Con la cancelación de vuelos de pasajeros a la Isla de Pascua a raíz de la pandemia, la iniciativa se vio interrumpida. A través de LATAM Cargo, que garantizó el abastecimiento de regiones aisladas durante la pandemia (lea más en la página 25), se pudo continuar transportando los volúmenes reciclados. Los ingresos generados por la comercialización de los reciclables son reinvertidos en proyectos de preservación ambiental de la Isla.

En total, durante 2020, el Avión Solidario enfocado al medio ambiente transportó 143,5 toneladas, entre reciclables y animales rescatados.



Huracán Iota: ayuda humanitaria para San Andrés

A mediados de noviembre, el archipiélago colombiano de San Andrés, Providencia y Santa Catalina se vio fuertemente afectado por el huracán Iota, de categoría 5. Gracias al Programa Avión Solidario y al compromiso de los equipos de LATAM, más de 70 toneladas, entre alimentos, agua y mascarillas de protección, fueron transportados en tres vuelos, realizados por un avión Boeing 767, de LATAM Cargo y por dos Airbus A320 de LATAM Airlines Colombia. Las cabinas de pasajeros de los Airbus fueron adaptadas para transportar carga.

Los insumos fueron recaudados por la Fundación Pro-Archipiélago y por la Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo de Desastres de Colombia. Esta fue la primera vez que un avión carguero aterrizó en la isla.

Combatir los incendios del Pantanal brasileño

El programa de Avión Solidario también se activó para el combate de los incendios forestales que afectaron el Pantanal brasileño a mediados de 2020. A través de la alianza firmada con la ONG Ampara Animal/Ampara Silvestre, que coordinó la campaña Pantanal en Llamas, LATAM Llevó a la región 392 kg de alimento para animales, 206 jaulas de transporte y 20 kg de piel de tilapia utilizada en el tratamiento de quemaduras sufridas por los animales.

Esta región es considerada patrimonio mundial natural por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura (Unesco). El Pantanal es la mayor planicie inundada del mundo, rica en flora y fauna, y es el hogar de animales en peligro de extinción; entre ellos, el jaguar.

El transporte de animales a santuarios – programa Rescate Animal – es una actividad regular del Avión Solidario enfocado en el medio ambiente. En 2020, se transportaron cuatro animales.



AVIÓN SOLIDARIO	2018	2019	2020
Salud			
Pasajes donados	4.606	4.149	1.374
Órganos, tejidos y células madre transportados	598	807	1.174
Insumos médicos (t) – Covid-19	NA	NA	395,5
Catástrofe			
Carga transportada como ayuda humanitaria (t)	16	87	524,7
Medio ambiente			
Animales transportados	25	93	143,5
Materiales reciclables y animales transportados (t) ¹	170	204	

NA: no aplica

¹ Desde 2020, se reportan de manera consolidada los dos indicadores.

Incluso durante la pandemia, el Avión Solidario no se detuvo y continuó surcando los cielos de Sudamérica para apoyar iniciativas de salud, medio ambiente y ayuda humanitaria.

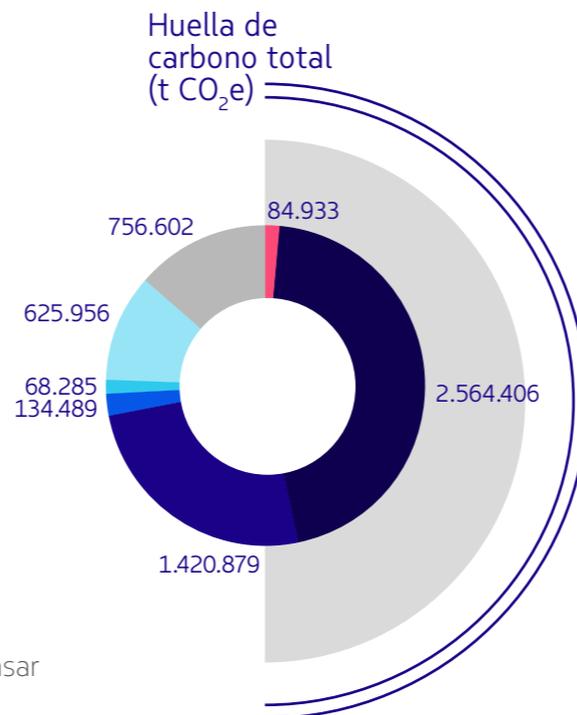


Cambio climático

305-1, 305-2, 305-3, 305-4 y 305-5

De acuerdo a cifras del Panel Internacional de Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés), la aviación representa un 3% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Para reducir su impacto en el cambio climático, LATAM trabaja sobre dos temas prioritarios: mejorar la eficiencia en el uso de combustible y compensar sus emisiones a través de distintas iniciativas.

Anualmente, el grupo realiza su inventario de GEI según las directrices de la norma ISO 14.064. Debido a la disminución de vuelos realizados durante la pandemia, la huella de carbono total de LATAM fue de 5.655.551 toneladas de CO₂e, una reducción de 54% en comparación con 2019. La huella de carbono neta correspondió a 5.521.062 toneladas de CO₂e, una baja de 55% en comparación al desempeño del año anterior.



Total: 5.655.551 t CO₂e

- LATAM Airlines Argentina¹
- LATAM Airlines Brasil
- LATAM Airlines Group
- LATAM Airlines Colombia
- LATAM Airlines Ecuador
- LATAM Airlines Perú
- LATAM Cargo

1. Se refiere a las emisiones hasta junio de 2020, cuando el grupo cerró sus operaciones domésticas en el país.

Huella de carbono total

5.655.551 t CO₂e

Huella de carbono neta total

5.521.062 t CO₂e

Intensidad de emisiones aéreas

81 kg CO₂e por 100 RTK

Intensidad de emisiones netas totales

79,7 kg CO₂e por 100 RTK

[+] Información detallada sobre el inventario de gases de efecto invernadero (GEI) disponible en la **página 175**, en la sección de Anexos.

[+] Para información sobre emisiones de gases que impactan la capa de ozono, del óxido de nitrógeno (NOx) y óxido de azufre (SOx), consulte la **página 175**.

Base científica

A inicios de 2020, LATAM fue el primer grupo de aerolíneas de las Américas en adherirse a la iniciativa *Science Based Target initiative* (SBTi), coalición formada por el Pacto Global, Carbon Disclosure Project (CDP), World Resources Institute (WRI) y World Wide Fund for Nature (WWF).

La coalición aboga por el uso de bases científicas en la definición de las metas que contribuyen al cumplimiento de lo establecido en el Acuerdo de París: limitar el aumento de la temperatura del planeta a 1,5°C sobre los niveles preindustriales, conforme a lo recomendado en el quinto reporte del IPCC, de 2013.

A lo largo del año, la SBTi se dedicó a desarrollar herramientas específicas de cálculo para la industria aeronáutica. LATAM participó en las consultas públicas realizadas. Con las herramientas definidas, el grupo establecerá sus metas y las validará con la coalición.

CORSIA: el compromiso de la industria aérea

La industria de la aviación, coordinada por IATA y Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), ha tomado una serie de medidas para abordar el aumento de las emisiones, entre ellas, el acuerdo CORSIA (Esquema de Compensación y Reducción de Carbono en la Aviación Internacional), el único a nivel mundial de este tipo. CORSIA regula las emisiones de gases de efecto invernadero en la aviación civil internacional y tiene como objetivo alcanzar la meta de crecimiento carbono neutro a partir de 2020 y reducir en un 50% las emisiones al 2050 con base 2005. El acuerdo aplica solamente para vuelos internacionales, los que son responsables del 60% de las emisiones totales de la aviación, el otro 40% corresponde a vuelos domésticos.

LATAM se rige por CORSIA para definir sus compromisos. El esquema fue refrendado por los 191 estados miembros de OACI y será implementado en dos etapas. Las operaciones domésticas de las filiales de LATAM aún no se han adherido a la etapa voluntaria de participación (fase 1), que empieza en 2021. La fase obligatoria (fase 2) partirá en 2027.

Combustible de aviación [302-4](#) y [305-5](#)

LATAM *Fuel Efficiency* es el programa corporativo de uso eficiente de combustible, que genera un impacto positivo sobre la reducción de la huella de carbono y de los costos, siendo el combustible el costo operacional más importante para todo el sector aéreo. Desde 2012¹, el programa aumentó en un 6,52% la eficiencia del grupo.

Los resultados en 2020 fueron impactados por los nuevos procedimientos durante la pandemia: mayor uso del motor auxiliar (APU) en actividades en tierra, aumento del tiempo de permanencia en tierra para higienización; uso del aire acondicionado durante todo el desembarque para asegurar la renovación del aire de la cabina. Todos los aviones del grupo cuentan con el sistema de recirculación de aire y filtros HEPA (*High-Efficiency-Particulate Arrestors*), que remueven el 99,97% de las partículas, virus y bacterias.

A lo largo del año, LATAM siguió invirtiendo en nuevas iniciativas de eficiencia. Terminó el proyecto de *retrofit* de los aviones de fuselaje angosto (*narrow body*). Este ajuste permite que durante el taxeo en los aeropuertos se utilice solamente un motor y evita el uso del APU.

También continuaron los esfuerzos para optimizar la cantidad de combustible definido para cada ruta, reduciendo el peso total de los aviones. A excepción de LATAM Airlines Brasil, los motores auxiliares de la flota también fueron renovados. A fin de año, comenzó a desplegarse una herramienta de *analytics*, que permitirá cruzar y analizar datos para apoyar las decisiones sobre la cantidad ideal de combustible en cada vuelo.

El ahorro bruto alcanzado en 2020 fue de 32,1 millones de galones de combustible (4.207 TJ de energía), lo que equivale a US\$63,8 millones. Las cifras son menores que las de años anteriores, resultado de la pandemia, pero en términos porcentuales, el nivel de eficiencia del grupo aumentó 0,52 puntos porcentuales en comparación con 2019.

1 Si bien el programa existe desde 2010, LATAM solo dispone de información verificada externamente desde el 2012.

LATAM Fuel Efficiency 302-3 y 302-4

Balance 2012–2020

- Ganancia de **6,52%** en eficiencia en el uso de combustible;
- Consumo evitado de **353.377.266 galones** de combustible, que equivale a **3.370.583 toneladas** de gases de efecto invernadero;
- **US\$853.267.247** ahorrados.

META IATA

Aumentar la eficiencia en el consumo de combustible en 1,5% anual en el periodo 2005–2020.

DESEMPEÑO LATAM

15% en el uso de combustible por 100 RTK desde 2012¹, con un promedio anual de 2%.

¹ Si bien la meta de la IATA establece el 2005 como año base, LATAM realiza la comparación con el 2012 para monitorear sus avances.

Con responsabilidad, información científica y un sentido de urgencia, el grupo colabora para hacer frente al cambio climático.



Riegos y oportunidades [201-2](#)

LATAM evalúa los riesgos y oportunidades en un mundo que transita hacia una economía de bajo carbono. Uno de los riesgos más importantes es la adopción de leyes y normas en los países en donde opera el grupo, con la implementación de impuestos para las organizaciones que no logren compensar sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), como ya sucede en Colombia.

En 2020, LATAM Airlines Colombia neutralizó el 100% de las emisiones de sus operaciones aéreas domésticas, garantizando la exención del cobro de US\$5 por cada tonelada de CO₂ emitida. En Europa, algunos países ya gravan la emisión de gases que afectan la capa de ozono, como son el NOx (óxido de nitrógeno), mientras que, en Latinoamérica, Brasil y Chile avanzan en las discusiones sobre el tema.

Otro riesgo mapeado son los fenómenos climatológicos extremos, como ciclones y huracanes, causados por el aumento de la temperatura de la Tierra. Esos eventos pueden generar cancelación de vuelos, interrupción temporal de las operaciones y, a mediano plazo, disminución de la demanda por vuelos hacia la región afectada.

En la perspectiva de oportunidades, el desempeño del grupo ante el cambio climático puede representar un diferencial competitivo que impacta la preferencia de los pasajeros, nuevas inversiones en empresas que gestionan los aspectos ESG (sigla en inglés para ambiental, social y de gobernanza), así como elevar el sentimiento de orgullo y pertenencia de las personas.

Biocombustibles

Brasil es considerado el país referente a nivel mundial en cuanto a biocombustibles dada su extensión territorial, su consolidado sector agrícola y su *expertise* en la producción de etanol en base a caña de azúcar.

LATAM Airlines Brasil participa activamente en las discusiones sobre la producción de biocombustibles para aviación a gran escala, tanto a nivel individual como a través de la *Associação Brasileira de Empresas Aéreas* (ABEAR). El objetivo es impulsar esa fuente limpia de energía

El grupo también da seguimiento a la Estrategia Nacional de Hidrógeno Verde, lanzada por el Ministerio de Energía chileno en noviembre de 2020 que busca impulsar la producción de hidrógeno verde en los próximos años.

Impulso legal

Brasil cuenta con una política nacional (RenovaBio) para promover la producción de biocombustibles. Actualmente, los distribuidores de combustibles fósiles del país siguen las metas de reducción de emisiones y están obligados a comprar los llamados créditos de descarbonización (CBIOS), operados en la Bolsa de Valores de Brasil (B3).



Compensación de emisiones

En 2020, dado el contexto del sector ante la pandemia de Covid-19, la inversión en proyectos de compensación se limitó a LATAM Airlines Colombia, con la neutralización de 143,1 mil toneladas de CO₂. La filial es carbono neutral en las operaciones terrestres y aéreas domésticas. Los proyectos desarrollados en el año fueron:

- Reforestación de 2.234 hectáreas en los municipios de Mapiripán, Puerto Gaitán y Puerto López del departamento del Meta, y
- Recuperación de suelos degradados mediante incentivos financieros en el centro y oriente de Colombia.



CAMBIO CLIMÁTICO 302-3 y 305-4	2018	2019	2020
Emisiones totales (t CO ₂ e)	11.535.117	12.386.323	5.655.551
Emisiones netas (t CO ₂ e)	11.178.625	12.253.203	5.521.062
Intensidad de emisiones en la operación aérea (kg CO ₂ e/100 RTK)	80,1	82,1	81,0
Intensidad de emisiones netas en la operación total (kg CO ₂ e/100 RTK)	77,9	82,8	79,7
Intensidad energética (MWh/100 RTK) ¹	0,3	0,4	0,6
Uso racional de combustibles (reducción en relación con el promedio de la IATA) ²	7,9%	5,7%	7,2%
Eficiencia en combustible LATAM (litros/100 RPK)	31,8	32,6	32,0
Operación de pasajeros	3,0	3,0	3,2
Operación de carga	19,8	21,7	20,7
Consumo de energía (TJ) ³	340.440	383.583	218.521

1 Considera el consumo interno y externo.

2 Con base en el consumo promedio en 2019, según datos de la IATA, que representan un 80% del tráfico aéreo mundial.

3 Incluye operaciones terrestres y aéreas.

Gestión ambiental y ecoeficiencia

El grupo LATAM tiene implementado un sistema interno de gestión ambiental (SGA) y cuenta con sistemas certificados externamente en tres unidades.

- LATAM Cargo en Miami (Estados Unidos) está certificada bajo la norma ISO 14001/2015.
- LATAM Airlines Chile y LATAM Airlines Colombia cuentan con la certificación IEnvA (IATA Environmental Assessment), creada por IATA para el sector aéreo. Su adhesión es voluntaria y comprende dos etapas. En la primera consta el alcance de los SGA, 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, más avanzada, incluye la definición de metas, auditorías, programas y controles operacionales y la capacitación de los equipos.

- LATAM Airlines Chile cuenta con la certificación IEnvA etapa 2 para sus operaciones internacionales y LATAM Airlines Colombia está certificada en etapa 1, considerando operaciones domésticas e internacionales, oficinas administrativas y Base de Mantenimiento.

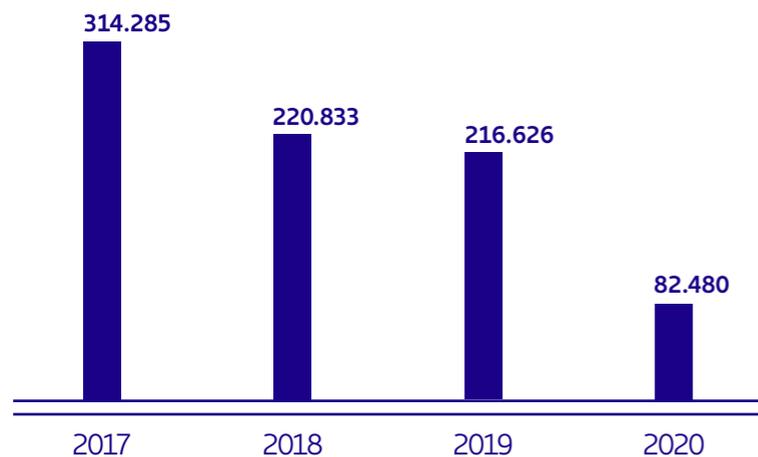
Ecoeficiencia

El grupo busca reducir sus impactos ambientales, enfocándose en el consumo racional de agua y energía y en la reducción y eliminación de los residuos.

En 2020, el consumo de agua disminuyó 62% en comparación al 2019, mientras que el consumo de energía lo hizo en un 35%. La variación de ambos se debe a la caída de la operación producto de la pandemia.

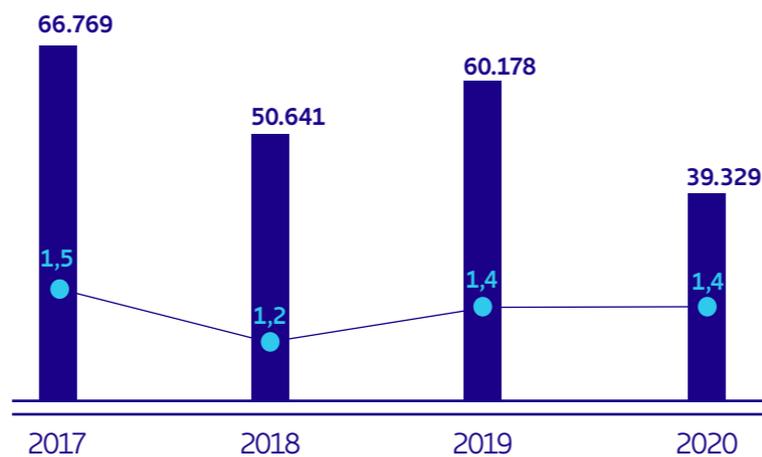


Consumo de agua (m³)¹ 303-1



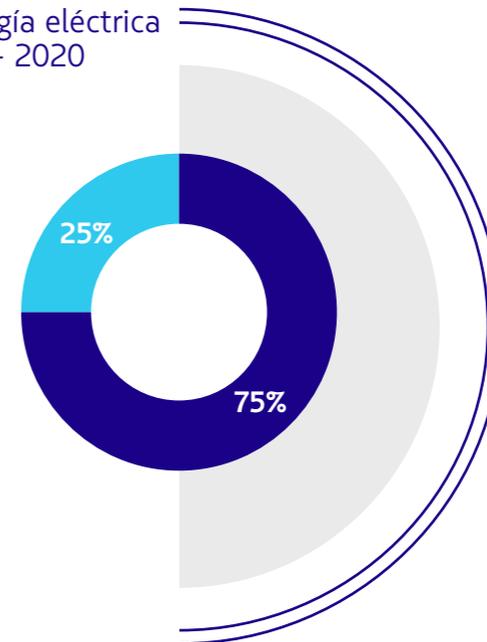
¹ El abastecimiento se obtiene de las redes municipales en los diversos países de operación, sin captación directa de agua por LATAM. El indicador cubre el 100% de la operación.

Consumo de energía eléctrica (MWh) e intensidad energética (MWh/FTE)²



² Full time employee (empleado de tiempo completo).

Consumo de energía eléctrica (%) – 2020



- Fuentes renovables
- Fuentes no renovables

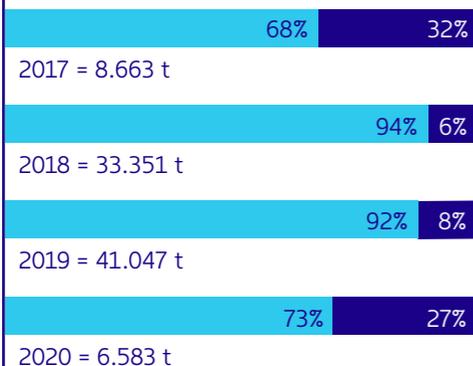
Total: 39.329 MWh

📄 La información sobre el consumo total de energía se encuentra en el **Anexo**.

Eliminación de residuos

En 2020, LATAM registró un descenso de 84% en la generación de residuos frente a 2019. El total se ubicó 31% por debajo de 2015, año base para la meta de reducción (10%) definida por el grupo.

Residuos (%) 306-3



Obs.: El indicador cubre el 100% de las operaciones.

■ Peligrosos
■ No peligrosos

Destino de residuos (t) 2020 306-3, 306-4 y 306-5

RESIDUOS NO DESTINADOS A ELIMINACIÓN	
Residuos peligrosos	120
Reciclado	120
Residuos no peligrosos	642
Reciclado	642
Total de residuos no destinados a eliminación	742
RESIDUOS DESTINADOS A ELIMINACIÓN	
Residuos peligrosos	4.699
Incineración (con recuperación energética)	177
Incineración (sin recuperación energética)	76
Traslado a un vertedero	38
Otras operaciones de eliminación	4.408
Residuos no peligrosos	1.122
Incineración (con recuperación energética)	4
Traslado a un vertedero	1.016
Otras operaciones de eliminación	103
Total de residuos destinados a eliminación	6.583

Recicla tu Viaje

Recicla tu Viaje es un programa global del grupo que permite gestionar de forma sostenible los residuos generados durante el vuelo. Tripulantes y pasajeros participan en la recolección selectiva de empaques de los productos de Mercado LATAM, instancia de venta a bordo, permitiendo el reciclaje de plásticos, aluminio y vidrio. La iniciativa comenzó en 2019 en los vuelos domésticos en Chile, pero debió ser suspendida en marzo de 2020 a fin de cumplir los nuevos protocolos de seguridad que surgen de la pandemia y que propiciaban menos interacción entre la tripulación y pasajeros. Se espera retomar el programa en la operación doméstica de Chile en 2021 e implementarlo en los vuelos domésticos de LATAM Airlines Brasil, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador y LATAM Airlines Perú en 2022.



SNAPSHOT

GESTIÓN AMBIENTAL Y ECOEFICIENCIA	2018	2019	2020
Unidades con con SGA implementados	94%	91%	91%
Unidades con SGA certificados	3%	3%	3%
Consumo de agua (m³)	220.833	216.626	82.480
Eliminación de residuos (t)	33.351	41.047	6.583

SEGURIDAD



US A320



Compromiso de todos

La seguridad de pasajeros, empleados y comunidades es un valor fundamental para LATAM y se rige por la Política de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente que 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 del grupo.

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.

Las campañas internas concientizan 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 el mapeo de riesgos y para los planes de mejora. En 2020, la plataforma recibió en promedio 5,6 reportes cada 100 vuelos.

Gestión de la seguridad

El Sistema de Gestión de la Seguridad está conformado por un conjunto de herramientas, programas y procesos de auditoría que permiten al grupo dar seguimiento a su desempeño en seguridad en todos los frentes, identificar situaciones de riesgo de manera anticipada y tomar decisiones para minimizarlas de forma coordinada y rápida. La matriz de factores de riesgos y grados de criticidad es actualizada sistemáticamente, considerando tanto los datos de los análisis internos como la información sobre episodios externos a la compañía.

También se buscan oportunidades de mejora tras el monitoreo de metas mensuales establecidas a partir de los seis mejores resultados alcanzados en los últimos dos años.

Herramientas

Un sistema informático captura el 96% 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 planes de rectificación.

El sistema se ha ido perfeccionando desde su implementación en 2016: la cobertura aumentó de 1.280 a 3.000 parámetros por segundo, la medición se volvió más precisa y disminuyó el tiempo entre el aterrizaje del avión y el procesamiento de la información. En los aviones que cuentan con red Wi-Fi/3G (cerca de 40% de la flota en 2020), el procesamiento es inmediato. Para el resto, el 80% de la información del vuelo está disponible en un plazo de hasta tres días, menos de la mitad del plazo requerido hace cuatro años.

Tecnología a favor de la seguridad

En 2020, LATAM dio inicio al proyecto *Safety II*, que usa herramientas avanzadas de *analytics* para cruzar y procesar información sobre distintos aspectos de la seguridad como: factores humanos, condiciones climáticas y mantenimiento de los aviones. Dicha información permitirá también mejorar el modelo predictivo de gestión de la seguridad operacional.

Con una extensa base de datos y análisis automatizado de las relaciones entre las distintas variables, será posible identificar de forma más precisa los factores que podrían tener un efecto positivo sobre el desempeño, así como aquellos que elevan los riesgos o deben ser gestionados.

Los datos alimentan el tablero de monitoreo de la seguridad, donde es posible ver el desempeño por ruta, por aeropuerto, por flota, por tipo de desvío y otras categorías. 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 y compararlo con el promedio de la flota a la que pertenece, además de tener acceso a los incidentes identificados durante los vuelos. Los datos por piloto son tratados con absoluta confidencialidad.

Programas [403-7](#)

Enfocada en el bienestar psicológico de pilotos y copilotos, LATAM realiza el programa SeguraMente, que ofrece apoyo en casos de problemas personales y familiares, mediante consultas médicas y acompañamiento psicológico. El programa existe en las operaciones de pasajeros y de carga en las filiales en Brasil, Colombia y Chile, y será implementado en las filiales de Ecuador, Perú y Paraguay en 2021.

En LATAM Airlines Brasil, también existe el programa ProAjuda, que ofrece apoyo en casos de adicciones. Además de pilotos y copilotos, también pueden acceder otros tripulantes y empleados de las áreas de mantenimiento, despacho operativo de vuelo y carga y descarga de equipaje. Cabe recordar que LATAM realiza un control de alcohol y drogas en todas sus filiales por medio de exámenes por muestreo y sin previo aviso. En 2020, las directrices que orientan el proceso de LATAM Airlines Chile fueron actualizadas, en línea con los cambios definidos por las autoridades legales del país.

Auditorías

El Sistema de Gestión de la Seguridad de LATAM también está conformado por auditorías que se dividen en tres grupos.

1. Auditorías internas periódicas, que evalúan la madurez de los procesos operacionales implementados.
2. 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.
3. 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 2007.

Control de fatiga

LATAM utiliza un software específico para estructurar la escala de trabajo de pilotos y copilotos, evitando que operen cuando presentan niveles elevados de fatiga. La tecnología cruza variables del ciclo circadiano (estados de vigilia y sueño) con la planificación de los equipos. A partir de los resultados, se llega a una composición ideal para las escalas.



RESPUESTA A EMERGENCIAS	2018	2019	2020
Integrantes del equipo de emergencia	2.954	3.787	2.814
Personas capacitadas	991	1.563	746

Seguridad aeroportuaria

LATAM trabaja en línea con los estándares nacionales e internacionales de seguridad aeroportuaria. El grupo invierte en la mejora continua de los procesos para que la carga y los pasajeros transportados lleguen seguros a sus destinos, sin verse afectados por ninguna complicación.

Con la pandemia de Covid-19, LATAM ajustó algunos procedimientos, como los descritos a continuación.

- Las directrices relacionadas con pasajeros disruptivos pasaron a incluir lineamientos específicos sobre cómo abordar a clientes que se rehúsan a usar los equipos de protección individual.
- Para evitar situaciones de inadmisibilidad de pasajeros en los aeropuertos de destino, se reforzaron los lineamientos del equipo sobre los requisitos sanitarios para el embarque.

- Se creó y validó con las autoridades aeronáuticas los procedimientos de seguridad para el *check-in* remoto, disponible en aeropuertos de Brasil y Chile.
- El control de temperatura y otros procedimientos de bioseguridad fueron adoptados en diversas instalaciones del grupo, como son hangares, almacenes de carga y oficinas.
- En las operaciones de carga, en línea con la nueva directriz estadounidense, LATAM pasó a escanear el 100% de la carga embarcada hacia los Estados Unidos.
- Se adoptó el sistema de monitoreo remoto en los almacenes, fortaleciendo la seguridad para cargas de alto valor.

Plan de respuesta a emergencias

El Plan de Respuesta a Emergencias define los recursos y grupos de personas que deben ser activados en caso de una emergencia aérea, considerada como un accidente con fallecidos. El objetivo de dicho plan es apoyar a las personas afectadas y a sus familiares, asistir a las autoridades aeronáuticas en las investigaciones, mantener la comunicación con los diversos 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.

Anualmente se realizan simulacros de emergencia y capacitaciones en todas las filiales en el marco de las Semanas de la Seguridad. Como consecuencia de la pandemia, en 2020 LATAM debió reducir este evento a sólo un día y capacitó a más de 700 empleados.



EMPLEADOS DEL GRUPO LATAM



Desafío conjunto

En sus 91 años de historia, el 2020 se presentó como el más desafiante para LATAM producto del contexto mundial. Durante la etapa más crítica de la pandemia, el grupo disminuyó su operación hasta un 5% de su capacidad. Las rutas domésticas fueron reducidas en todos los países de operación; las internacionales se mantuvieron para vuelos con origen en Brasil y Chile, mientras en otras filiales la operación internacional estuvo cerrada por restricciones sanitarias. Esta drástica caída en la demanda exigió al grupo tomar medidas de austeridad en la gestión, en donde el apoyo de sus empleados fue fundamental.

En negociación con los sindicatos locales de trabajadores, y dentro del marco legal de cada país, se acordaron medidas de flexibilización, tales como la reducción de la jornada laboral con disminución del sueldo y el otorgamiento de licencias no remuneradas.

En marzo, las empresas del grupo LATAM propusieron la reducción voluntaria del 50% del sueldo de los empleados por un periodo de tres meses, propuesta que fue aceptada

por el 95% de los trabajadores del grupo. La reducción voluntaria se fue ajustando en los meses siguientes, de acuerdo a la reanudación gradual de las operaciones del grupo, el inicio del proceso de reorganización y el escenario externo. Al terminar el 2020, la reducción era 15%.

Rotación

Estas iniciativas fueron esenciales para reducir los costos operacionales del grupo, pero no suficientes para preservar todos los puestos de trabajo. Frente a la prolongación de la pandemia y la caída en la demanda— principalmente en la operación internacional—, LATAM se vio en la obligación de desvincular a cerca de 15.262 empleados a lo largo del año. La tasa de rotación alcanzó el 53,7% en 2020 – en 2019 fue de 13,7%. [401-1](#)

En el proceso de cierre de operaciones domésticas de LATAM Airlines Argentina en junio, 1.522 empleados han tomado el plan de retiro voluntario, mientras que 193 debieron ser desvinculados.

El proceso de despidos se apegó a las leyes laborales y fue acompañado por un trabajo cuidadoso para mitigar los impactos para las personas desvinculadas (ver cuadro) y mantener a los empleados comprometidos.

Apoyo a la recolocación profesional

Para apoyar la reubicación laboral de los profesionales desvinculados, el grupo diseñó la iniciativa denominada *Talent Market*. Los equipos de gestión de personas presentaban y referían a ex empleados a consultorías de recursos humanos y otras empresas.

Junto a esto, LATAM lanzó una plataforma web, con información y los CV de las personas, a la que acceden otras empresas y consultoras. También se incluyó tutoriales y otras herramientas de apoyo para la reinserción profesional de ex trabajadores de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Argentina. A noviembre del 2020, se registraron más de 125 mil visitas al sitio.

[+] Consulte la información detallada de rotación en los **Anexos**

Para enfrentar el inmenso desafío que representó el 2020, LATAM contó con el compromiso de sus más de 28.000 empleados. Con fuerza y determinación, cada uno colaboró para sacar al grupo adelante y seguir conectando personas y regiones.

Movimientos internos

Durante el año, 84% de los puestos vacantes en gerencia media (jefes y analistas) y 91% de los cargos ejecutivos fueron cubiertos a través de movimientos internos.

Clima organizacional

A pesar de los desafíos enfrentados por el grupo, el Índice de Salud Organizacional (OHI, por sus siglas en inglés) subió un punto y llegó a 75, el mejor resultado del grupo desde que empezó a utilizar esa metodología, en 2014. La encuesta mide la percepción de los equipos en distintas dimensiones, como coordinación y control e innovación y aprendizaje y contó con la participación de 75% de los empleados.

Diálogo y transparencia

En ese escenario excepcional, LATAM apostó por el diálogo permanente con los empleados. Los líderes intensificaron los comunicados internos y las reuniones con sus equipos para mantenerlos informados, responder dudas e inquietudes y reforzar la relación de confianza.

Las herramientas de diálogo y compromiso ya sistematizadas en el grupo apoyaron el proceso, con reuniones virtuales, ya que el *home office* fue adoptado de forma generalizada por los equipos administrativos cuando surgieron los primeros casos de la enfermedad. Entre las herramientas, destacan:

- **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; y
- **Plataforma de Reconocimiento:** líderes y colegas pueden reconocer públicamente a aquellos empleados por un comportamiento destacado.

COMPARACIÓN SALARIAL MUJERES/HOMBRES¹

Miembros del Directorio ²	1,00
Altos Ejecutivos: CEO, vicepresidentes, directores y gerentes senior	0,76
Gerentes y subgerentes (considera incentivos financieros además del sueldo base)	0,91
Gerentes y subgerentes (solamente sueldo base)	0,93
Gerencia media (jefes y analistas) y demás empleados	1,01

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.

Desarrollo de los equipos

Las inversiones en capacitación fueron reducidas en el año y la suma total fue de US\$13,6 millones. El promedio de horas de entrenamiento cayó de 37,1 en 2019 a 30,9 en 2020. [404-1](#)

En Brasil, con una gran parte de los equipos trabajando bajo el modelo de *home office*, LATAM Airlines Brasil firmó alianzas para ofrecer cursos de autodesarrollo en línea, como inglés y manejo del estrés.

Para reforzar su compromiso con la equidad salarial y la no discriminación de género, LATAM aprobó en 2019 su Política de Compensaciones. En 2020, el promedio salarial de las mujeres varió e 76% a 101% del promedio salarial de los hombres.

CAPACITACIÓN (h) POR PROFESIONAL	2018	2019	2020 ¹
Por categoría profesional			
Administración	0,7	11,2	20,3
Mantenimiento	25,2	41,2	31,7
Operaciones	178,4	32,4	36,0
Tripulantes de mando	11,1	66,4	10,1
Tripulantes de cabina	50,7	52,7	43,2
Ventas	5,0	18,0	11,2
Por género			
Hombres	30,3	36,5	30,2
Mujeres	42,5	38,2	32,0
Total	35,0	37,1	30,9

¹ Las cifras incluyen la filial de Argentina, cuyas operaciones fueron cerradas en junio de 2020.

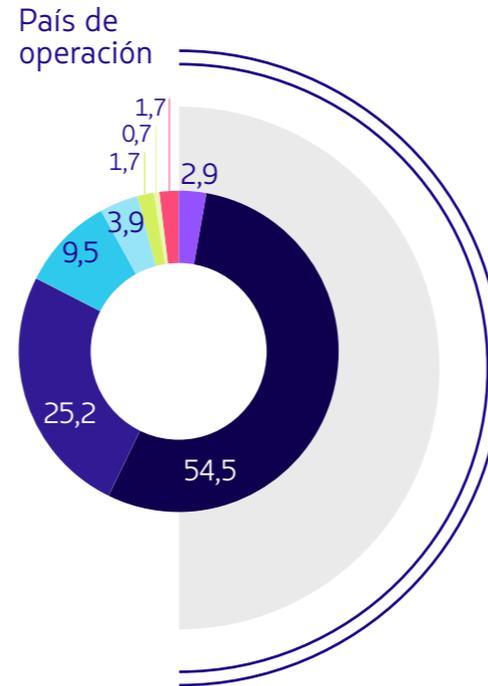


SNAPSHOT

GESTIÓN DE PERSONAS	2018	2019	2020
Total de empleados 102-7	41.170	41.729	28.396
Tasa de rotación	14,2%	13,7%	53,7%
Promedio de horas de capacitación	35,5	37,1	30,9
Movimientos internos			
Gerencia media (jefes y analistas)	71%	74%	84%
Ejecutivos	87%	91%	91%
Encuesta OHI			
Resultado	64	74	75
Cuartil	3	1	1

Quién hace al grupo LATAM

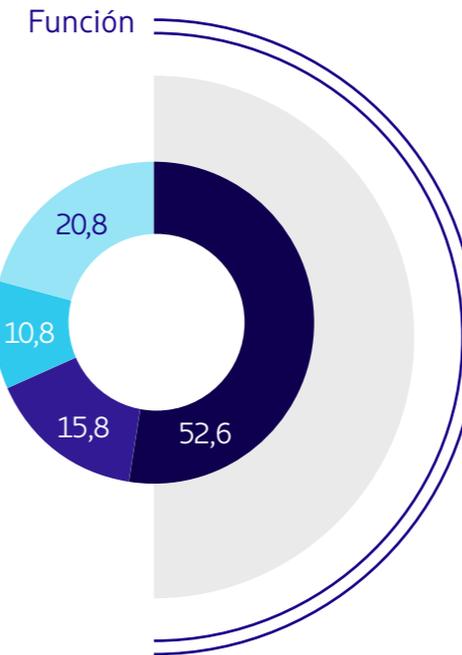
Grupo LATAM y filiales 102-8



- Argentina: 2,9%
- Brasil: 54,5%
- Chile: 25,2%
- Perú: 9,5%
- Colombia: 3,9%
- Ecuador: 1,7%
- Estados Unidos: 0,7%
- Otros: 1,7%

Total: 28.396 empleados

Obs.: 98,9% de todos los contratos son por tiempo indefinido y 99,4% de los empleados cumplen jornada completa.



- Operaciones: 14.947 | 52,6%
- Soporte: 4.475 | 15,8%
- Pilotos y copilotos: 3.056 | 10,8%
- Otros tripulantes: 5.918 | 20,8%

Grupo LATAM y filiales

TOTAL DE EMPLEADOS (2020)	TOTAL	%	EMPLEADOS DE NIVEL GERENCIAL ¹ (2020)	TOTAL	%	DIRECTORIO (2020)	TOTAL	%
Por género			Por género			Por género		
Hombres	17.638	62,1	Hombres	475	69,6	Hombres	8	98,9
Mujeres	10.758	37,9	Mujeres	207	30,4	Mujeres	1	11,1
Por rango de edad			Por rango de edad			Por rango de edad		
Hasta 30 años	6.338	22,3	Hasta 30 años	27	4,0	Hasta 30 años	0	0
De 31 a 40 años	11.931	42,0	De 31 a 40 años	341	50,0	De 31 a 40 años	1	11,1
De 41 a 50 años	7.324	25,8	De 41 a 50 años	224	32,8	De 41 a 50 años	1	11,1
De 51 a 60 años	2.420	8,5	De 51 a 60 años	79	11,6	De 51 a 60 años	4	44,4
A partir de 61 años	383	1,3	A partir de 61 años	11	1,6	A partir de 61 años	3	33,3
Por antigüedad			Por antigüedad			Por antigüedad		
Hasta 3 años	6.805	24,0	Hasta 3 años	66	9,7	Hasta 3 años	5	55,6
De 3 años y un día a 6 años	3.872	13,6	De 3 años y un día a 6 años	94	13,8	De 3 años y un día a 6 años	3	33,3
De 6 años y un día a 9 años	4.461	15,7	De 6 años y un día a 9 años	172	25,2	De 6 años y un día a 9 años	1	11,1
De 9 años y un día a 12 años	4.648	16,4	De 9 años y un día a 12 años	97	14,2	De 9 años y un día a 12 años	0	0
A partir de 12 años y un día	8.610	30,3	A partir de 12 años y un día	253	37,1	A partir de 12 años y un día	0	0
Total	28.396	100,0	Total	682	100,0	Total	9	100

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

Grupo LATAM y filiales

DISTRIBUCIÓN POR GÉNERO EN LOS PAÍSES (2020) [102-8](#)

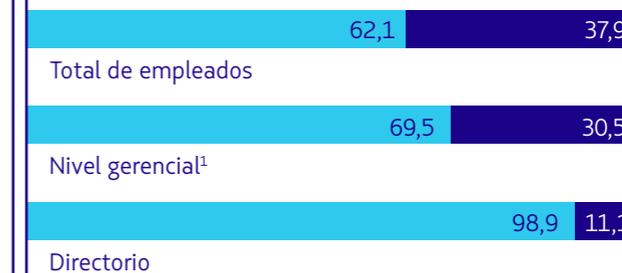
	MUJERES	HOMBRES
Total de empleados		
Argentina	456	369
Brasil	5.138	10.330
Chile	2.885	4.270
Colombia	457	649
Ecuador	237	238
Estados Unidos	88	119
Perú	1.266	1.423
Otros	231	240
Empleados de nivel gerencial ¹		
Argentina	4	7
Brasil	56	111
Chile	114	279
Colombia	6	16
Ecuador	2	5
Estados Unidos	12	26
Perú	8	16
Otros	5	15
Miembros del Directorio		
Chile	2	22,2
Brasil	6	66,7
Reino Unido	1	11,1

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

Género – por país (%)



Género (%)



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

■ Hombres
■ Mujeres

DIVERSIDAD EN LA FUERZA LABORAL – 2020 (%)

Mujeres (% del total de empleados)	37,9
Mujeres en puestos gerenciales (% del total de puestos gerenciales)	34,0
Gerentes y subgerentes	28,7
Vicepresidentes y CEO	5,3
Mujeres en puestos de generación de ingresos (gerentes y subgerentes de Ventas)	32,5

Seguridad del equipo 403-9

100% de las operaciones están en línea con los límites de ruido definidos en el capítulo IV de OACI.

Riesgos considerados críticos

Se define como críticos los riesgos que pueden generar la muerte o incapacidad permanente de personas en las áreas de trabajo. Éstos son:

- Trabajo en altura;
- Trabajo en espacios confinados;
- Operación de equipo móvil;
- Exposición al ruido;
- Manejo de motores de avión; y
- Manejo de sistemas hidráulicos.

Para minimizar la exposición de los equipos a esos riesgos, inherentes a la operación y a actividades de mayor complejidad, LATAM definió “reglas de oro”, que deben ser adoptadas y respetadas por todas las personas.

La seguridad de los empleados es prioridad para LATAM y su gestión conlleva programas de concientización, análisis de riesgos, monitoreo de indicadores clave, planes de prevención y mitigación e inspecciones y auditorías periódicas.

El grupo identifica y crea medidas de control para riesgos operativos y agentes nocivos a la salud de los empleados, como sistemas de protección personal o colectiva. Colaboran para la identificación de peligros las inspecciones de seguridad, el reporte por sistema de gestión de riesgos y los comités paritarios, que reúnen representantes de los empleados y de LATAM.

Resultados 2020

LATAM presentó un desempeño positivo en los indicadores de seguridad en 2020. La tasa de días perdidos, que mide las interrupciones de trabajo causadas por accidentes, cayó 52,1% en comparación con 2019. La tasa de lesiones mantuvo la tendencia decreciente registrada en años anteriores. El indicador correspondió a 0,42, equivalente a una reducción de 43,2% comparado con el año anterior y de 70,4% a lo largo de cinco años.

Tasa de lesiones¹



1 Total de accidentes con tiempo perdido/promedio de empleados x 100.

Medidas preventivas frente la pandemia

Con el objetivo de reducir el riesgo de contagios de los trabajadores por coronavirus, LATAM aplicó una serie de iniciativas preventivas. Entre ellas, destacan:

- Refuerzo de las medidas de limpieza e higiene;
- Identificación de los profesionales que pertenecen a grupos de riesgo;
- Acompañamiento de áreas de la empresa y regiones con aumento de casos y realización de test para detectar la enfermedad: en Chile, se realizó la prueba a todo el equipo de Operaciones;
- Suministro de equipos de protección individual (EPI);

- Medición de temperatura en el acceso a las instalaciones de LATAM; y
- Comunicación interna con información sobre la enfermedad.

Además, se designó a un equipo para la atención y orientación, de manera permanente, a quienes fuesen casos sospechosos de contagio. Aquellos empleados con diagnóstico confirmado recibieron acompañamiento hasta el alta médica.

Durante el segundo semestre, la reanudación del trabajo presencial en las oficinas administrativas siguió protocolos específicos.



SALUD Y SEGURIDAD OCUPACIONAL 403-9	2018	2019	2020
Número de accidentes ¹	390	310	148,5
Tasa de lesiones ²	0,93	0,74	0,42
Días perdidos ³	6.164	5.232	1.943
Tasa de días perdidos ⁴	14,7	12,5	5,47
Fallecimientos (total tasa)	0 0	0 0	0 0
Lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias (total tasa) ⁵	ND	ND	3 0,01
Lesiones por accidente laboral registrables (total tasa) ⁶	ND	ND	145,5 0,41

ND: información no disponible

1 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.

2 Total de lesiones con interrupciones del trabajo/promedio de empleados x 100.

3 Los días perdidos se calculan de conformidad con la legislación local de cada país. Argentina, Colombia y los 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.

4 Total de días perdidos/promedio de empleados x 100. Incluye interrupciones del trabajo relacionadas con enfermedades ocupacionales, accidentes y muertes.

5 El cálculo no incluye los fallecimientos. El cálculo de la tasa utiliza la fórmula lesiones/promedio de empleados X 100. Este indicador GRI empezó a ser monitoreado en 2020.

6 El cálculo incluye los fallecimientos. El cálculo de la tasa utiliza la fórmula lesiones/promedio de empleados X 100. Este indicador GRI empezó a ser monitoreado en 2020.

[+] Los indicadores de lesiones por género y país de operación están disponibles en los **Anexos**.



CLIENTES DEL GRUPO LATAM



Conectar personas

La industria aérea fue uno de los sectores más afectados por la pandemia de Covid-19 tras la brusca caída de la demanda y las medidas de restricción a la circulación de personas en todo el mundo. Pese al escenario adverso, el grupo LATAM se mantuvo fiel a su propósito de conectar personas y regiones, facilitando los traslados esenciales en los países donde opera.

Tras el inicio de la emergencia sanitaria, el grupo se enfocó en garantizar el retorno de los pasajeros a sus lugares de origen con la máxima seguridad y rapidez. Se repatriaron más de 162 mil personas, en un proceso coordinado con distintos gobiernos.

A su vez, el grupo LATAM brindó a sus clientes mayor flexibilidad comercial, extendiendo hasta diciembre de 2021 la validez de los pasajes que tenían fecha de inicio del viaje en 2020 y permitiendo su reprogramación sin multas ni cargos adicionales.

Seguridad

La seguridad y protección de pasajeros y tripulantes son prioridad y siempre han sido valores intransables de LATAM a lo largo de sus más de 90 años historia. El grupo sigue todas las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), las normativas definidas por las autoridades sanitarias de los países donde opera y por IATA. Cuenta, además, con un protocolo de seguridad integral que incluye el *check-in*, el embarque, a bordo y el desembarque.

Entre las medidas llevadas a cabo por los equipos de LATAM para garantizar la seguridad de los clientes, se encuentran:

- Desde mayo de 2020, uso obligatorio de mascarillas para pasajeros y tripulación, durante todos los vuelos; LATAM fue el primer grupo de aerolíneas de la región en anunciar esta medida;
- Disponibilización de alcohol gel en todos los vuelos;
- Medidas de distanciamiento en los embarques y desembarques;

Calidad del aire

Los sistemas de ventilación de toda la flota del grupo LATAM cuentan con los filtros HEPA, que remueven el 99,97% de virus y bacterias. Además de limpiar el aire, lo renuevan cada tres minutos, mezclando una porción de aire filtrado al interior de la cabina con aire extraído directamente desde la atmósfera.

- Control de temperatura y uso de mascarillas;
- Suspensión temporal de servicios a bordo en los vuelos domésticos y de corta duración;
- Reducción del número de interacciones entre la tripulación y los pasajeros en viajes largos y en la clase ejecutiva (*premium business*); y
- Segmentación del transporte de empleados a los aeropuertos.

A su vez, LATAM lanzó un innovador proceso de sanitización desarrollado por el equipo de la Base de Mantenimiento de São Carlos (São Paulo), en Brasil. Se trata de un robot que opera de forma autónoma y aplica luz ultravioleta para sanitizar superficies, como asientos y mesas plegables, reduciendo así el uso de productos químicos. La eficacia de esta tecnología fue comprobada por especialistas en microbiología de la Universidad de São Paulo (USP).

Puntualidad del grupo LATAM

El 2020 fue un año extremadamente desafiante desde el punto de vista operacional. Debido a la pandemia, LATAM tuvo que ajustar diversos procesos operacionales, tales como la limpieza y desinfección de sus aeronaves, embarque y desembarque de pasajeros y *check-in*, entre otros. A pesar de estos ajustes, LATAM mantuvo su compromiso con la puntualidad de los vuelos obteniendo durante el 2020 un 90% de puntualidad DEP15 (estándar que mide la puntualidad de la industria). Este resultado situó al grupo con 3 puntos porcentuales por sobre sus resultados de 2019, año en que fue reconocido como el grupo de aerolíneas más puntual del mundo por OAG y Cirium, referentes globales en información y *analytics* para la industria aérea.

Satisfacción

Preocupada por sus pasajeros, LATAM monitorea constantemente sus niveles de percepción sobre la operación y el servicio. De manera proactiva, el grupo realiza

varias encuestas dentro del programa "Voz del Cliente". Estas se activan en diferentes puntos de interacción con el cliente y principalmente mide el Net Promoter Score (NPS) y la satisfacción respecto a distintos procesos.

Dentro de los puntos de medición se encuentra Experiencia digital, Experiencia durante el viaje y Contact Center, lo que permite entender fortalezas, debilidades y generar mejora continua de procesos.

Los resultados durante el 2020 fueron positivos. Nuestro NPS registró un alza de 7 puntos versus el 2019, logrando 40 puntos y si sólo miramos el 2H 2020, se logró 45 puntos siendo 10 puntos superior respecto al mismo periodo del año anterior.

En el contexto de la pandemia, se incluyó una nueva pregunta para la encuesta de post vuelo, la cual tiene el objetivo de medir el nivel de protección que sienten los pasajeros al viajar en LATAM. Desde su implementación en Mayo hasta diciembre 2020 logró mejorar 11pp llegando a niveles de 30pp.

Entre los atributos que explican las alzas de satisfacción de nuestros clientes, según sus propios comentarios, destacaron el servicio prestado, la amabilidad de nuestros equipos, el cumplimiento de puntualidad en nuestros vuelos y las medidas de prevención implementadas por causa de la pandemia.

La encuesta fue contestada por el 8% de los pasajeros que viajaron por el grupo LATAM en 2020.

LATAM Cargo y las filiales cargueras también utiliza el sistema NPS con sus clientes. A pesar de la caída de 14 puntos en dicho indicador en 2020 a causa de la pandemia, los clientes valoraron el rol que cumplieron en el transporte de productos en medio de la crisis sanitaria.

Transformación de cabinas

Como parte de la mejora continua en la experiencia de viaje, LATAM avanzó en el proceso de transformación de cabinas de aviones para ofrecer más flexibilidad y customización y servir mejor a las diferentes necesidades de los pasajeros. Hasta diciembre de 2020, habían sido refaccionadas las cabinas de 84 aviones, tras una inversión de US\$105 millones. Debido a las condiciones extraordinarias de la pandemia, el proyecto se interrumpió temporalmente, mientras el grupo mantiene su foco en los clientes con otras iniciativas de innovación y cuidado.

Ante la pandemia, fue necesario desacelerar los motores y mantener el distanciamiento, pero LATAM se mantuvo cerca de sus clientes, ofreciendo un transporte seguro para quienes debían volver a casa, realizar actividades esenciales, o conectarse con lugares distantes.



Experiencia de viaje más digital

Los cambios de cara a los pasajeros cobraron mayor impulso en 2020 con el lanzamiento de la nueva experiencia digital LATAM, que busca simplificar los procesos para que puedan acceder a la información o al servicio que necesitan directamente desde su celular o el dispositivo de su preferencia (App, sitio web o mensajes).

Un ejemplo de ello fue la eliminación del proceso de *check-in* para los vuelos domésticos. Los pasajeros ya no deben reconfirmar su viaje 48 horas antes, sino que el boleto se actualiza automáticamente y entrega la información más reciente a medida que se aproxima el despegue, tales como la puerta de embarque, la selección de asientos y eventuales modificaciones de itinerario.

La nueva experiencia digital de LATAM también fue llevada a algunos aeropuertos, con la renovación de las instalaciones, dando prioridad a los kioscos de autoservicio.

Esta transformación partió en las filiales de Chile y Ecuador y, a fines de 2020, llegó a Colombia y Brasil. Se planea para 2021 el lanzamiento en Perú.

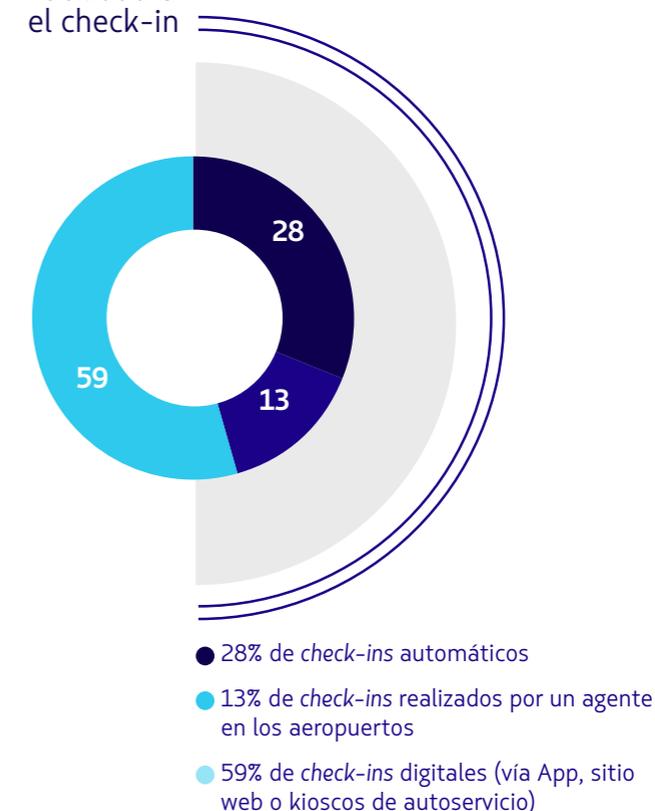
Los esfuerzos centrados en mejorar la experiencia digital de los pasajeros dieron forma a la unidad de E-Business del grupo LATAM.

Check-in remoto en los aeropuertos

LATAM fue el primer grupo de aerolíneas de Latinoamérica en ofrecer atención remota en aeropuertos. Con esta medida, en funcionamiento en Brasil y Chile, los pasajeros interactúan con un agente por medio de una pantalla digital. La iniciativa fortaleció la seguridad de los pasajeros durante la pandemia y elevó el nivel de servicio ofrecido. Sin necesidad de estar presentes físicamente en el punto de atención, los agentes pueden ser reubicados fácilmente, según las variaciones de la demanda en los distintos aeropuertos.

Con la nueva experiencia digital, un 28% de los *check-ins* fueron realizados de forma automática en 2020. Se espera que esa proporción aumente a medida que el proyecto avance en toda la operación.

Facilidad en el check-in



Analytics

Las herramientas de *analytics* permiten mejoras en más de 30 procesos, como dirigir más asertivamente las campañas según el perfil de los pasajeros e identificar potenciales intentos de fraude en el programa LATAM Pass. También son utilizadas para cotejar información de aeronaves y centros de mantenimiento para identificar y manejar de manera anticipada los factores que puedan afectar la puntualidad de la operación.

LATAM se reinventa y apuesta a una experiencia digital para volver aún más simple y accesible todo el proceso de interacción de los clientes con la compañía, desde la elección del vuelo hasta el desembarque.

Otras soluciones



Autodespacho de equipaje (Self-bag drop): en diciembre de 2020, el servicio estuvo disponible en nueve aeropuertos: São Paulo, Brasilia, Río de Janeiro y Salvador de Bahía (Brasil), Puerto Montt (Chile), Bogotá (Colombia), Quito (Ecuador), Londres (Inglaterra) y Lima (Perú).



Reconocimiento facial por biometría durante el embarque: con esta tecnología, el pasajero debe presentar sus documentos sólo una vez a las autoridades policiales. LATAM está probando esta tecnología en los aeropuertos de Montevideo (Uruguay), Santiago (Chile), Orlando y Nueva York (EE.UU.) y Florianópolis (Brasil).



Herramienta de realidad aumentada: disponible en la App, permite al pasajero verificar si su equipaje de mano cumple con las medidas permitidas a bordo.



Plataforma LATAM Play: App que da acceso a series, películas, noticias y otros contenidos de entretenimiento durante el vuelo.

SNAPSHOT

CLIENTES	2018	2019	2020
LATAM Pass ¹ (inscritos)	30 millones	30 millones	38 millones
Tecnología			
Usuarios de la App LATAM	5.468.600	8.052.136	ND
Check-in fácil	78,5%	79,4%	87%
Check-in automático	NA	NA	28%
Auto check-in digital (App, sitio o kiosco)	78,5%	79,4%	59%
Puntualidad			
OTP 15	82%	88%	90%
Satisfacción²			
NPS – Pasajero	23	33	40
NPS – Carga	23	32	18

1 Para 2018, se consideró la suma de los dos programas operados en aquel momento por el grupo: LATAM Fidelidade (en Brasil), LATAM Pass (en los demás países).

2 La metodología NPS utiliza una escala que va de -100 a +100.

ND: información no disponible.

NA: No aplica. La función fue implementada en 2020.



**PROVEEDORES
DEL GRUPO LATAM**



Red de socios

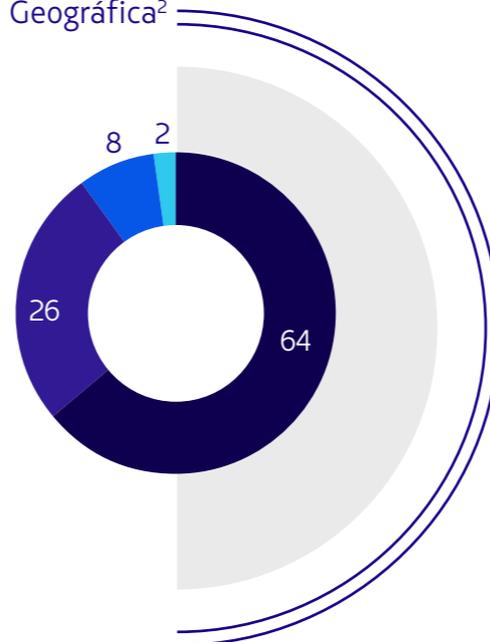
El grupo LATAM realiza negocios con 9 mil proveedores, con un volumen total de adquisiciones del orden de US\$3.825 millones en 2020. Las empresas están principalmente en Sudamérica (ver gráfico), donde la cadena de suministro directamente ligada a la operación de vuelos involucró a más de 28 mil trabajadores¹ en 2019. La relación con los proveedores se basa en la transparencia, el compromiso y la búsqueda de una evolución conjunta.

Con el inicio del proceso voluntario de reestructuración (ver página 44), los pagos pendientes fueron suspendidos temporalmente, quedando sujetos a la aprobación del tribunal de Estados Unidos. Para evitar interrupciones de suministro, los equipos de LATAM llegaron a acuerdos con los proveedores, y de esta manera, la relación de confianza permitió la continuidad de la operación.

Con la aprobación del financiamiento DIP y la recepción de los fondos, LATAM pudo concretar algunas negociaciones.

El tribunal norteamericano también autorizó el pago a las micro, pequeñas y medianas empresas.

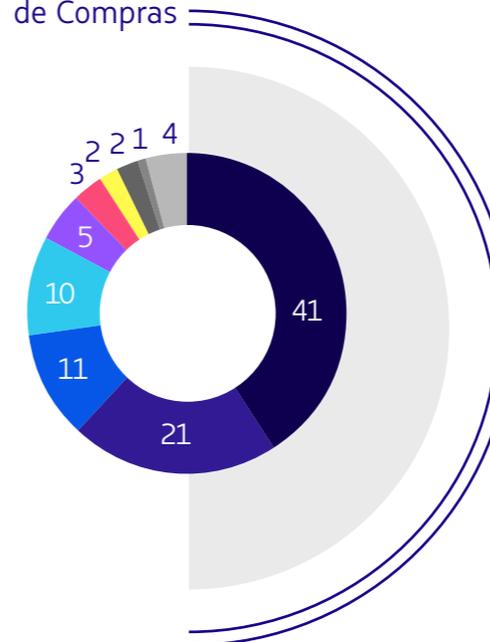
Distribución Geográfica²



- 64% Brasil, Chile, Colombia y Perú
- 26% Otros países en América
- 8% Europa y África
- 2% Asia y Oceanía

9.013 proveedores

Volumen de Compras



- 41% Combustible
- 21% Motores, flota, financieros y LATAM Travel
- 11% Otras compras no técnicas
- 10% Compras técnicas
- 5% *Ground handling*³
- 3% Tecnología y sistemas
- 2% Infraestructura
- 2% Abastecimiento y catering
- 1% Administración
- 4% Otros

US\$3.825 millones

¹ Fuente: Impacto Económico de LATAM Airlines en América del Sur, estudio realizado por Oxford Economics en mayo de 2020.

² Con base en la ubicación de la sede de la empresa.

³ Servicios de apoyo prestados en tierra a aeronaves, pasajeros y carga.

Actuación en la pandemia

Los aliados del negocio fueron fundamentales en la logística de abastecimiento de regiones aisladas y transporte de insumos médicos (ver página 25). El trabajo implicó la coordinación de proveedores de distintas áreas y se apoyó en su relación de confianza con LATAM.

También se destaca el trabajo de las empresas que actúan de cara al cliente, como en el área de *catering*, por ejemplo. Junto con LATAM, esos proveedores desarrollaron nuevos protocolos de seguridad para el servicio a bordo para evitar los riesgos de la enfermedad y transmitir aún más seguridad a los pasajeros.

Perfil de la cadena [102-9](#)

Los proveedores de productos y servicios se dividen en 21 categorías entre compras técnicas y no técnicas.

Son consideradas técnicas las relacionadas con la operación, como proveedores de 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, como por ejemplo, los 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).

La categoría de compras no técnicas incluye: proveedores de aeropuerto; administración; abastecimiento y *catering*; infraestructura; hoteles y uniformes; *marketing*; servicios profesionales; tecnología y sistemas; y 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, por ejemplo: Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, Honeywell e Israel Aerospace Industries (motores y unidades auxiliares de energía – APU por sus siglas en inglés); Zodiac Seats US, Recaro, Thompson Aero Seating (asientos); Honeywell y Rockwell Collins (aviónica y APU); Air France/KLM, Lufthansa Technik (componentes de mantenimiento, reparaciones y operaciones – MRO); Zodiac Inflight Innovations, Panasonic y Thales (entretenimiento a bordo); Safran Landing Systems, AAR Corporation (trenes de aterrizaje y frenos); UTC Aerospace y Nordam (soporte de motor).

Entre los proveedores de combustible, destacan: Raízen, Petrobras, Air BP Copec, World Fuel Services, AirBP PBF, YPF, Terpel, Repsol, CEPSA y Vitol.

Buenas prácticas

La gestión de proveedores sigue lineamientos de calidad y regularidad en el suministro, precios competitivos, cumplimiento legal y buenas prácticas sociales y ambientales.

Los proveedores de combustibles, *ground handling*, abastecimiento y *catering*, pasan por auditorías periódicas y el grupo promueve la alineación de toda la cadena con sus principios y valores.

Auditorías

En 2020, LATAM realizó auditorías a 122 proveedores, que resultaron en 717 planes de mejora, que serán monitoreados en el año siguiente.

Los participantes en procesos de licitación deben formalizar su adhesión al Código de Conducta para Proveedores, que trata sobre prácticas anticorrupción y antimonopolio, acceso a información privilegiada, privacidad, seguridad de datos confidenciales y de clientes, crimen digital y cibernético, crímenes financieros y de lavado de dinero y temas sociales, ambientales, de derechos humanos y laborales.

Las contrataciones se rigen por la Política Corporativa de Compras, que está alineada a la Política de 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.

Terceros intermediarios

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

Gestión de riesgos [308-2 y 414-2](#)

La matriz de riesgos de la cadena conlleva criterios económicos, sociales y ambientales para todas las categorías de productos y servicios. El grupo utiliza un sistema de consulta de bases de datos internacionales para identificar riesgos de competencia desleal, corrupción, explotación de trabajo infantil, forzoso u obligatorio, financiamiento al terrorismo y narcotráfico, e incumplimiento a leyes y normas ambientales. Todos los proveedores pasan por el análisis preventivo en la etapa de contratación y el monitoreo se realiza mensualmente con los proveedores activos.

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

En 2020, casi 6,7 mil proveedores fueron sometidos a evaluación; en 3% de ellos se identificaron riesgos y fueron elaborados planes de mitigación. Ningún contrato fue interrumpido.



SNAPSHOT

CADENA DE SUMINISTRO	2019	2020
Total de proveedores LATAM	15.341	9.013
Proveedores más representativos ¹		
Participación en la base de proveedores	13%	11%
Participación en el volumen de adquisiciones	69%	89%
Identificación de riesgos potenciales 308-2 y 414-2		
% de categorías con análisis de riesgos de sostenibilidad	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%)
Proveedores considerados de alto riesgo en aspectos de sostenibilidad (% sobre los analizados)	110 (1,1%)	178 (3%)
Evaluaciones detalladas a partir de las alertas del sistema (% sobre el grupo de alto riesgo)	110 (100%)	178 (100%)
Monitoreo y gestión		
Auditorías realizadas	249	122
Proveedores con planes de mitigación acordados (% sobre el grupo de los auditados)	192 (77%)	112 (92%)
Planes de acción	1.616	717
Contratos finalizados por incumplimiento	0	0

¹ Incluye empresas con contratos superiores a US\$1 millón, que se relacionan con órganos del gobierno a nombre de LATAM o suministran a la operación elementos esenciales o de difícil sustitución. La información difundida en la Memoria 2019 fue ajustada a esa definición.

Nota: de manera excepcional, en esta tabla no es posible presentar la serie histórica a tres años, dado que la fórmula de cálculo de la base total de proveedores fue corregida en 2019, por lo que no es posible realizar la comparación con 2018.

METODOLOGÍA



Construcción del informe

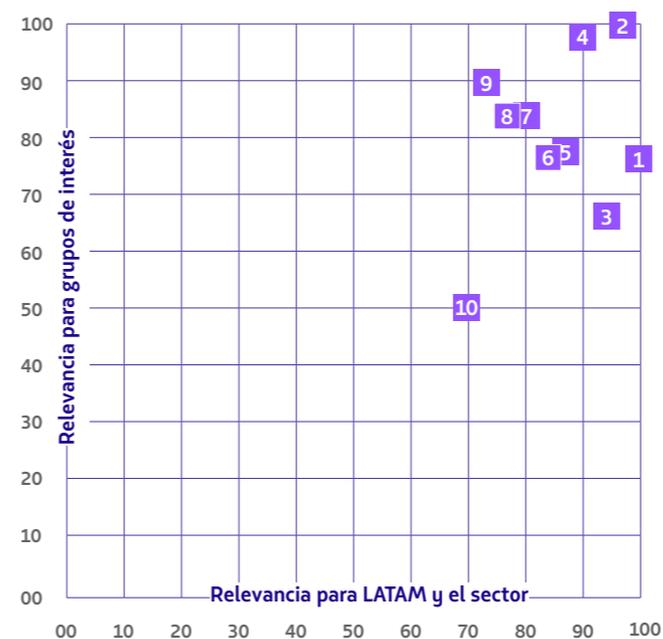
102-40, 102-42, 102-43, 102-46, 102-47, 102-50 y 102-54

La Memoria Integrada LATAM 2020 abarca a todas las empresas de LATAM Airlines Group y se refiere al periodo del 1° de enero al 31 de diciembre de 2020. La publicación se ha elaborado de conformidad con la opción Esencial de los Estándares GRI, siguiendo los principios de la memoria integrada de IIRC 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 103). PwC (ver página 181) fue la responsable de realizar la auditoría de los Estados Financieros Consolidados de LATAM Airlines Group y sus filiales, que comprenden los estados consolidados de la situación financiera al 31 de diciembre de 2019 y 2020, disponibles a partir de la página 180. 102-56

La selección de contenido tomó en cuenta la cobertura de los 10 temas considerados como los más relevantes para el Grupo y sus *stakeholders*.

Matriz de materialidad LATAM 102-47



- 1 Salud y seguridad en el aire y en tierra
- 2 Ética y anticorrupción
- 3 Puntualidad
- 4 Sostenibilidad económica y financiera
- 5 Desarrollo de empleados
- 6 Mitigación del cambio climático
- 7 Enfoque en el cliente
- 8 Desarrollo de la red de destinos para ofrecer mayor conectividad
- 9 Relación con las autoridades
- 10 Turismo sostenible

Definición de materialidad

El proceso de definición de temas materiales de LATAM, concluido a inicios de 2018, 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 personas, empleados, clientes y proveedores.

A continuación, se priorizaron los temas más relevantes (materiales), obtenidos a partir de la evaluación del grado de relevancia e impacto. La visión consolidada de los públicos externos y de los líderes del Grupo compone la matriz de materialidad, validada por el CEO.

GRUPO DE INTERÉS ¹ 102-40 y 102-42	METODOLOGÍA DE CONSULTA
Empleados	Encuesta en línea
Clientes	Encuesta en línea
Proveedores	Encuesta en línea
Inversionistas y accionistas	Investigación sobre los temas de sostenibilidad incorporados en las políticas de inversión de los siete principales inversionistas y accionistas del Grupo ²
Sociedad (organizaciones de la sociedad civil y la prensa)	Investigación de los temas de sostenibilidad en las publicaciones de 14 organizaciones ³ con las que LATAM mantiene relación y temas de sostenibilidad referentes a LATAM publicados en la prensa en el transcurso de 2017
Autoridades	Investigación de temas de sostenibilidad tratados en las publicaciones de diez autoridades reguladoras ⁴
Industria de la aviación	Investigación sobre temas de sostenibilidad tratados en las publicaciones de seis competidores ⁵ , diez asociaciones de la industria ⁶ y tres especialistas ⁷

1 La selección de los grupos de interés consultados se llevó a cabo de conformidad con la Política de Sostenibilidad de LATAM. Son tomados en cuenta los grupos con los que interactúa LATAM directa o indirectamente y que se ven impactados positiva o negativamente por sus actividades.

2 Banco de Chile (Citi en EEUU); JP Morgan; Deutsche Bank; Santander; Larraín Vial; Raymond James; y BTG Pactual.

3 América Solidaria; TECHO; Chilenter; Fundación la Nación; Fundación Sí; Cimientos; SAFUG (Sustainable Aviation Fuel Users Group); Junior Achievement; Amigos do Bem; Make a wish; Instituto Rodrigo Mendes; Operación Sonrisa Colombia; Operación Sonrisa Perú; y Fundación Pachacutec.

4 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 Especial); CnacEcuador (Consejo Nacional de Aviación Civil); y DGAC Perú (La Dirección General de Aeronáutica Civil).

5 China Airlines; Gol; Lufthansa; ANA (All Nippon Airways); Delta Airlines; y Airfrance/KLM.

6 IATA (International Air Transport Association); ALTA (Latin American and Caribbean Air Transport Association); Amcham Chile (American Chamber of Commerce); Idea (Instituto para el Desarrollo Empresarial de la Argentina); Jurca (Cámara de las Compañías Aéreas em Argentina); Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas); Abraba (Aliança Brasileira Para Biocombustíveis de Aviação); Atac (Asociación del Transporte Aéreo en Colombia); Arlae (Asociación de Representantes de Líneas Aéreas en el Ecuador); y Aetai Perú (Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional).

7 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 102-44 y 103-1	Grupo de interés indicando relevancia del tema	LÍMITES		Capítulo en la Memoria Integrada
		¿Dónde ocurre el impacto?	Participación de la organización	
Salud y seguridad en el aire y en tierra	Gobierno, clientes, empleados y proveedores	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.	Empleados Seguridad
Ética y anticorrupción	Prensa, clientes, empleados, proveedores e inversionistas	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.	Gobierno corporativo
Puntualidad	Clientes, empleados y proveedores	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.	Clientes
Sostenibilidad económica y financiera	Prensa, clientes, empleados, proveedores e inversionistas	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.	Nuestro negocio
Desarrollo de empleados	Clientes, empleados y proveedores	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.	Empleados
Mitigación del cambio climático	Clientes, empleados y proveedores	El impacto se da sobre el medio ambiente 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.	Sostenibilidad
Enfoque en el cliente	Prensa, clientes, empleados y proveedores	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.	Clientes
Red de destinos	Prensa, clientes, empleados y proveedores	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.	Perfil
Relación con las autoridades	Organizaciones de la sociedad civil, asociaciones de la industria, clientes, empleados, proveedores e inversionistas	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.	Perfil Gobierno corporativo
Turismo sostenible	Clientes y empleados	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 medio ambiente locales.	Sostenibilidad



Índice de contenidos GRI

102-55

CONTENIDO	PÁGINA/RESPUESTA
GRI 101: FUNDAMENTOS 2016	
GRI 102: CONTENIDOS GENERALES 2016	
102-1 Nombre de la organización	15 y 106
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 15, 49 y 106.
102-3 Ubicación de la sede	Chile, página 106.
102-4 Ubicación de las operaciones	24 y 106
102-5 Propiedad y forma jurídica	106
102-6 Mercados servidos	15, 23 y 24
102-7 Tamaño de la organización	15, 24, 46 y 77
102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	78 y 80
102-9 Cadena de suministro	90
102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro	15 y 35
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.

CONTENIDO	PÁGINA/RESPUESTA
GRI 101: FUNDAMENTOS 2016	
GRI 102: CONTENIDOS GENERALES 2016	
102-12 Iniciativas externas	52
102-13 Afiliación a asociaciones	108
102-14 Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	12
102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	29
102-18 Estructura de gobernanza	31
102-40 Lista de grupos de interés	30 y 94
102-41 Acuerdos de negociación colectiva	Un 64% de los empleados son sindicalizados y un 86% son cubiertos por acuerdos de negociación colectiva.
102-42 Identificación y selección de grupos de interés	93 y 94
102-43 Enfoque para la participación de los grupos de interés	Además del enfoque descrito en Construcción del informe, la gestión de las relaciones de LATAM con sus grupos de interés se presenta en los capítulos de Sostenibilidad, Empleados, Clientes y Proveedores.
102-44 Temas y preocupaciones clave mencionados	95
102-45 Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	El reporte abarcó todas las filiales.
102-46 Definición de los contenidos de los informes y las coberturas del tema	93
102-47 Lista de temas materiales	93
102-48 Reexpresión de la información	Los casos de reexpresión son señalados 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 2020.
102-51 Fecha del último informe	Abril de 2020.
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	96
102-56 Verificación externa	103



ESTÁNDAR GRI	CONTENIDO	PÁGINA/RESPUESTA
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	95
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	71 y 81
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	71 y 81
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	72
	403-9 Lesiones por accidente laboral	82
Tema material: Ética y anticorrupción		
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	95
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	29 y 30
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	29 y 30
GRI 205: Anticorrupción 2016	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	30
	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 el imagen del Grupo.
GRI 417: Marketing y etiquetado	417-3 Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	No hubo multas significativas, es decir, con valores mayores que US\$50 millones o que puedan paralizar la operación o afectar el imagen del Grupo.
GRI 419: Cumplimiento socioeconómico 2016	419-1 Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	No hubo multas significativas, es decir, con valores mayores que US\$50 millones o que puedan paralizar la operación o afectar el imagen del Grupo.



ESTÁNDAR GRI	CONTENIDO	PÁGINA/RESPUESTA
Tema material: Puntualidad		
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	95
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	85
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	85
No procede	OTP (<i>on-time performance</i>)	87
Tema material: Sostenibilidad económica y financiera		
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	95
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	44 y 45
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	44 y 45
GRI 203: Impactos económicos indirectos 2016	203-2 Impactos económicos indirectos significativos	16
Tema material: Desarrollo de empleados		
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	95
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	75
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	75
GRI 401: Empleo 2016	401-1 Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	177
GRI 404: Formación y enseñanza 2016	404-1 Media de horas de formación al año por empleado	77
Tema material: Mitigación del cambio climático		
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	95
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	62, 63, 65, 66, 67 y 69
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	62, 63, 65, 66, 67 y 69
GRI 201: Desempeño económico 2016	201-2 Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	65



ESTÁNDAR GRI	CONTENIDO	PÁGINA/RESPUESTA
Tema material: Mitigación del cambio climático		
GRI 302: Energía 2016	302-1 Consumo energético dentro de la organización	176
	302-3 Intensidad energética	64 y 68
	302-4 Reducción del consumo energético	63 y 64
GRI 305: Emisiones 2016	305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)	62 y 175
	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	62 y 175
	305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	62 y 175
	305-4 Intensidad de las emisiones de GEI	62 y 175
	305-5 Reducción de las emisiones de GEI	62 y 175
	305-6 Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO)	175
	305-7 Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	175
GRI 306: Residuos 2020	306-3 Residuos generados	69
	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	95
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	85, 86 y 87
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	85, 86 y 87
No procede	Net Promoter Score (NPS)	87



ESTÁNDAR GRI	CONTENIDO	PÁGINA/RESPUESTA
Tema material: Red de destinos		
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	95
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	23 y 25
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	23 y 25
No procede	Conectividad	24 y 26
Tema material: Relación con las autoridades		
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	95
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	30
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	30
GRI 415: Política pública 2016	415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	30
Tema material: Turismo sostenible		
GRI 103: Enfoque de gestión 2016	103-1 Explicación del tema material y su cobertura	95
	103-2 El enfoque de gestión y sus componentes	16 y 45
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	16 y 45
GRI 203: Impactos económicos indirectos 2016	203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados	45 y 58
Otros estándares GRI monitoreados		
GRI 303: Agua y efluentes 2018	303-3 Extracción de agua	68
GRI 308: Evaluación ambiental de proveedores 2016	308-2 Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	91
GRI 414: Evaluación social de los proveedores 2016	414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	91



Pacto Global

LATAM se adhiere al Pacto Global, iniciativa de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que busca llevar a la comunidad empresarial internacional a adoptar, en sus prácticas de negocios, valores fundamentales e internacionalmente aceptados en las áreas de derechos humanos, relaciones laborales, medio ambiente y combate a la corrupción.

Vea la ubicación, dentro de esta publicación, de las principales acciones desarrolladas.

Derechos humanos

- 1 Apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente (página 56)
- 2 Asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos (página 56)

Normas laborales

- 3 Apoyar la libertad de afiliación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva (página 96)
- 4 Apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción (páginas 56, 90 y 91)
- 5 Apoyar la erradicación del trabajo infantil (páginas 56, 90 y 91)
- 6 Apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación (páginas 29 y 77)

Medio ambiente

- 7 Mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente (páginas 62 a 69)
- 8 Fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental (páginas 62 a 69)
- 9 Favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente (páginas 63 a 65)

Anticorrupción

- 10 Trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno (páginas 29 y 30)



102-56

Deloitte Advisory SpA – Rosario Norte 407 – Las Condes, Santiago – Chile – Fono: (56) 227 297 000 – Fax: (56) 223 749 177 deloittechile@deloitte.com – www.deloitte.cl

INFORME DE REVISIÓN INDEPENDIENTE DE LA MEMORIA INTEGRADA 2020 DE LATAM

Señor
Juan José Tohá
Director de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad
Presente

De nuestra consideración:

Hemos realizado la revisión de los siguientes aspectos de la Memoria Integrada 2020 de LATAM:

Alcance

Revisión de seguridad limitada de la adaptación de los contenidos e indicadores de sostenibilidad de la Memoria Integrada 2020, 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 2020 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 2020, 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, 102-16, 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, 303-1, 305-1, 305-2, 305-3, 305-4, 305-5, 305-6, 305-7, 306-3, 306-4, 306-5, 308-2, 401-1, 403-7, 403-9, 414-2, 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 2020 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 2020, 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 23/03/2021.
- 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 2020 de LATAM.

Fernando Gaziano
Socio
Marzo 24, 2021

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)

ANEXOS

106	Constitución legal, Objeto de la Sociedad y Propiedades, plantas y equipos
107	Información corporativa
108	Afiliación a asociaciones
109	Directorio: Composición y currículos
112	Informe Anual De La Gestión Del Comité De Directores
119	Principales ejecutivos
121	Pacto de accionistas
126	Marco regulatorio
135	Hechos esenciales
151	Factores de riesgo
175	Cambio climático
176	Gestión ambiental y ecoeficiencia
177	Desafío conjunto
178	Seguridad del equipo



Quiénes somos 102-1, 102-2, 102-3, 102-4 y 102-5

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.

LATAM Airlines Group S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas de capital abierto y para todos los efectos está inscrita en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), anteriormente la Superintendencia de Valores Mobiliarios y Seguros, con el n° 0306, del 22 de enero de 1987.

Objeto de la sociedad

- El comercio del transporte aéreo y/o terrestre en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga, correo y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena;
- La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros;
- El desarrollo y la explotación de otras actividades derivadas del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo;
- El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; y
- 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.

Para más información sobre las actividades desarrolladas, consulte la *página 15*.

• **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.

Quiénes somos

También está cerca del aeropuerto la Academia de Servicios, donde se realizan procesos de selección, entrenamiento y simulaciones, además de atención médica.

- **Base de Mantenimiento:** la base de MRO queda en São Carlos, al interior de São Paulo. Sus actividades y su capacidad se describen en la *página 21*. 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.

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

Audidores independientes

PwC
Avenida Andrés Bello 2711, piso 5
Santiago, Chile
Tel.: (56) (2) 2940 0000

Más información acerca de LATAM Airlines Group
www.latamairlinesgroup.net
www.latam.com

Afiliación a asociaciones 102-13

Brasil

- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)
- Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav)
- Associação Brasileira de Anunciantes (ABA)
- Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje)
- Associação Brasileira dos Consolidadores de Passagens
- Aéreas e Serviços de Viagens (AirTKT)
- Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear)
- Associação Brasileira de Agências de Viagens Corporativas (Abracorp)
- Associação Brasileira das Empresas do Mercado de Fidelização (Abemf)
- American Chamber of Commerce (Amcham Brasil)
- Flight Safety Foundation (FSF)
- G100 Brasil
- Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib)
- Oficina de Convenciones de Sao Paulo – Fundação 25 de Janeiro
- Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA)

Chile

- Acción Empresas
- Asociación Chilena de Aerolíneas (ACHILA)
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)
- Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)
- Cámara Chileno Norteamericana de Comercio (Amcham – Chile)
- Cámara de Comercio Chileno-Argentina
- Cámara de Comercio Chileno-Peruana
- Cámara de Comercio de Santiago
- Cámara Oficial Española de Comercio de Chile
- Centro de Estudios Públicos
- Corporación de Estudios para Latinoamérica (Cieplan)
- 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 Transporte Aéreo de Colombia (ATAC)
- Asociación de Aerolínea Internacionales en Colombia (ALAICO)

Ecuador

- Asociación de Representantes de Líneas Aéreas del Ecuador (ARLAE)
- Cámara de Industrias de Guayaquil
- Cámara de Industrias y Producción de Quito

Perú

- Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)
- Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA)
- Cámara de Comercio Americana del Perú (AmCham)
- Cámara Nacional de Turismo (CANATUR)
- Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas (CONFIEP)
- Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEX PERÚ)
- Perú 2021

Estructura de gobierno

DIRECTORIO: Composición y currículos

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 la Compañía 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. También es Presidente del Directorio de Walmart México y Centroamérica SBA, y Walmart Chile S.A. 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.

Estructura de gobierno
DIRECTORIO: Composición y currículos



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.

Estructura de gobierno
DIRECTORIO: Composición y currículos



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.

Estructura de gobierno

INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 5 del inciso 8 del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad”, la “Compañía” o “LATAM”), procede a emitir el siguiente informe anual de su gestión respecto del ejercicio 2020.

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 30 de abril de 2020 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 2020 el Comité de Directores sesionó en 41 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 marca-

do principalmente por la pandemia del Covid-19, se enfocaron mayoritariamente en temas relacionados al ingreso de la Compañía al Procedimiento Capítulo 11 en Estados Unidos y la obtención de financiamiento para sobrellevar la caída de ingresos producto de la reducción de la operación.

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 2019, como también al cierre de los trimestres terminados al 31 de marzo, al 30 de junio y al 30 de septiembre de 2020 en sesiones extraordinarias del Comité de fechas 3 de marzo, 29 de mayo, 18 de agosto y 6 de noviembre de 2020 respectivamente, comprendiéndose al efecto el examen de los respectivos informes de los Auditores Externos de la Sociedad, según se explica a continuación. En las 4 sesiones participó la firma *PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores y Cía. Limitada* (“PWC”), 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 3 de marzo, 6 de abril, 29 de mayo, 15 de octubre y 21 de diciembre de 2020 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 2019, análisis de indicios de deterioro al 31 de marzo de 2020, test de deterioro al 31 de marzo, análisis de indicios al 30 de sep-

tiembre de 2020 y cálculos preliminares del test al 31 de diciembre de 2020, 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 adicional al efectuado en el mes de marzo 2020.

Sistemas de compensación para ejecutivos y trabajadores

En la sesión del 20 de enero de 2020 el Comité examinó los 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 las sesiones ordinarias del Comité de Directores realizadas los días 20 de enero, 9 de marzo, 4 de mayo, 8 de junio, 13 de julio, 10 de agosto, 7 de septiembre y 21 de diciembre de 2020, se revisaron temas relativos a la Auditoría Interna. Se revisó el status del plan de Auditoría Interna llevado a cabo durante el año 2019 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 altos, así como la presentación y aprobación del plan de trabajo del año 2020 y los avances del trabajo respecto a dicho plan.

Auditorías bajo normativa SOX

En las sesiones del Comité de Directores de los días 3 de marzo y 8 de junio de 2020 se expuso sobre la planificación a seguir en materia de normativa SOX para la certificación del año 2020. También se dio cuenta de los resultados obtenidos en la certificación SOX durante el año 2019, de los

asuntos más relevantes a considerar durante el año 2020, 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 2020.

Servicios de Auditoría Externa

|| *Plan de Trabajo Auditorías Externas*

- En la sesión del 13 de julio de 2020 la firma de Auditores Externos PWC expuso sobre el plan de trabajo a seguir en materia de Auditoría Externa durante el año 2020, 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.
- En la sesión ordinaria de 9 de noviembre de 2020 la firma de Auditores Externos Ernst & Young (“EY”), a cargo de la auditoría externa de LATAM Brasil, expuso sobre el equipo, alcance y cronograma de trabajo de esta, los resultados de la revisión limitada al 30 de septiembre de 2020, los principales asuntos a tratar durante el 2020, los asuntos de control interno – SOX y los próximos pasos a seguir.

Gestión de Riesgos Corporativos

En la sesión del 7 de septiembre de 2020 se revisó el mapa de 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 6 de abril, 7 de septiembre y 5 de octubre de 2020, se analizaron distintas materias relativas a seguridad de la información, entre las que destacan, el proceso de certificación PCI *Compliance*, que valida la protección que la Compañía da a la información de las tarjetas de crédito y de débito de sus clientes, y una presentación sobre ciberseguridad. En la sesión del 13 de julio de 2020 se trataron temas relativos a los protocolos de seguridad médica a bordo y por Covid-19.

Compliance

El Comité de Directores, en las sesiones ordinarias del 20 de enero y del 7 de septiembre de 2020 recibió los reportes 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.

En la sesión del 9 de noviembre de 2020 el equipo de la firma MC Compliance realizó una presentación al Comité respecto a la responsabilidad penal de las personas jurídicas e informó y emitió la certificación sobre los nuevos delitos que establece la ley.

Políticas LATAM

En la sesión del 20 de enero de 2020 se analizó la propuesta de una nueva política selección de servicios de auditoría externa. En dicha sesión el Comité quedó con la tarea de evaluar detalladamente la política propuesta. Posteriormente, en la sesión del 9 de marzo de 2020, dicha nueva política fue aprobada.

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

En la sesión del Comité del 8 de junio de 2020, 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.

En particular, en la sesión del Comité del 6 de abril de 2020, se analizó la solicitud de Qatar de diferir el pago de los subarrendos de cinco aviones Airbus A350 que LATAM le había subarrendado. Luego de analizada la materia se resolvió recomendar al Directorio efectuar una contrapropuesta a Qatar consistente en traspasarle las condiciones que el arrendatario de los aviones había propuesto a LATAM, cuyos particulares fueron considerados como convenientes para la Sociedad y ajustados a términos y condiciones razonables y de mercado, dadas las circunstancias del momento.

En la sesión del 11 de mayo se informó al Comité que Qatar reemplazó la solicitud de diferimiento en el pago de arriendo

antes indicada por una propuesta de devolución anticipada de los cinco aviones Airbus A350 que LATAM le había subarrendado, más un pago compensatorio producto de la devolución anticipada. Analizada la propuesta, el Comité resolvió proponer al Directorio aprobarla, por cuanto ella era conveniente para LATAM y los precios, términos y condiciones eran razonables y de mercado, dadas las condiciones imperantes.

En la sesión del 4 de mayo, se analiza el JBA con Delta bajo la óptica del Artículo 147 de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas por cuanto Delta se incorporó como accionista de la Compañía. Luego de un detallado análisis, se concluye que el acuerdo de JBA con Delta Airlines es conveniente para la Sociedad, entre otras, por las siguientes consideraciones: (i) una muy buena conectividad de Delta en Estados Unidos de América; (ii) la eliminación de la “doble marginación”, para mejorar las tarifas; (iii) la implementación de un esquema de “profit sharing” para incentivar y compartir todas las eficiencias que se logren en un entorno más competitivo; (iv) la poca superposición en la red de rutas de ambas compañías; y (v) la posibilidad de mejorar la oferta a los clientes con precios competitivos, una mejor malla de vuelos con menores demoras en conexiones, una mejor atención al cliente, un programa de FFP más robusto. Considerando que la transacción contribuye al interés social y se ajusta a términos y condiciones razonables y de mercado, se acordó someter al Directorio la recomendación de aprobar el acuerdo JBA con Delta en los términos y condiciones descritos.

Posteriormente, en la sesión del 9 de noviembre de 2020, y por estar la Compañía en el proceso del Capítulo 11, se informa al Comité que se presentó al tribunal que conoce del Capítulo 11 una moción de aceptación del Acuerdo JBA con Delta incluyendo ciertas cláusulas de flexibilización relacionadas con la implementación y terminación del mismo, considerando las circunstancias que atravesaba LATAM; todo lo anterior, a la luz del Artículo 147 de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas. Los miembros del Comité acordaron nuevamente someter al Directorio la recomendación de aprobar la moción respecto al JBA con Delta.

Adicionalmente, en la sesión del 24 de mayo de 2020 se analizó la propuesta de cancelar anticipadamente el contrato de venta de aviones Airbus A350 a Delta, con una multa por cancelación que Delta le pagaría a LATAM. En opinión de la administración, dicha multa representaba un valor razonable respecto de los precios de mercado de los aviones. Se señaló además que, aunque de bajo riesgo, el no aceptar la transacción pondría en juego la recepción de los saldos pendientes de cobro con Delta. Se concluyó que la transacción contribuía al interés social y contemplaba un precio, términos y condiciones razonables y de mercado, para las especiales circunstancias del momento. Producto de lo anterior, el Comité acordó someter al Directorio la recomendación de aprobar la cancelación anticipada del contrato de venta de los aviones Airbus A 350 a Delta en los términos señalados.

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 25 de mayo, 24 de junio, 4 de julio, 7 de julio, 8 de julio, 15 de julio, 24

de julio, 27 de julio, 28 de julio, 29 de julio, 2 de agosto, 10 de agosto, 11 de septiembre, 13 de septiembre, 14 de septiembre, 15 de septiembre, 16 de septiembre, 8 de octubre y 9 de noviembre de 2020, el Comité de Directores revisó y analizó los antecedentes presentados respecto del Financiamiento DIP (*debtor in possession*) en el marco del Procedimiento Capítulo 11, dando cumplimiento a la normativa referente a operaciones con partes relacionadas, en los casos correspondientes.

En la sesión del 25 de mayo de 2020, se hace presente que es condición para seguir adelante con el Financiamiento DIP, dar cabal cumplimiento a las normas de OPR. El Comité concluye que la firma del *term sheet* del Tramo B (actual Tramo C) va en beneficio del interés social y se encuentra en condiciones comparables a las del mercado.

En la sesión del 29 de mayo de 2020, el comité analiza los antecedentes recibidos respecto a la estructura de financiamiento DIP de parte de los accionistas Costa Verde y Qatar. Se toma en consideración que el financiamiento Tramo C: (a) está abierto a todos los accionistas, (b) prevé que se pueden presentar opciones/alternativas mejores, y (c) que todo debe ser aprobado por el Juez interviniente en el proceso Capítulo 11, que puede recibir directamente propuestas alternativas hasta el momento de tomar su decisión. Se expone que, el Financiamiento DIP bajo análisis, contempla un precio, términos y condiciones razonables y de mercado para este tipo muy particular de transacción.

En la sesión del 4 de julio de 2020 se analiza si el acuerdo *Support Agreement* con Delta y dado que se considera que contribuye al interés social y contempla precios, términos y condiciones de mercado para este tipo de operaciones, se acuerda recomendar su aprobación al Directorio.

Estructura de gobierno INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

En la sesión del 8 de julio de 2020, el Comité analiza la propuesta de Financiamiento DIP para el Tramo A. Al respecto, el Comité concluyó que la firma del acuerdo del Financiamiento DIP Tramo A con la firma Oaktree va en beneficio del interés social, toda vez que permite a LATAM acceder al financiamiento que requiere para sortear la crisis desatada por la pandemia Covid 19, y se encuentra en condiciones comparables a las actuales de mercado, ya que ha sido la mejor opción luego de un detallado proceso de selección entre varios oferentes.

En la sesión del 28 de julio de 2020, el Comité revisa una propuesta alternativa de financiamiento para el Tramo C, que contiene mejoras sobre la primera oferta, y concluye que esta transacción (Financiamiento DIP Tramo C de parte de los accionistas Costa Verde que también considera a el grupo Amaro y el grupo Eblen - y Qatar) contribuye al interés social, y es clave para la continuidad del giro. Adicionalmente, contempla un precio, términos y condiciones razonables y de mercado para este tipo muy particular de transacción, ya que, en esta ocasión, además, ha podido ser comparada con otra alternativa competitiva y ha resultado ser, la más beneficiosa para la Sociedad.

En las sesiones de los días 29 de julio y 2 de agosto de 2020, el Comité analiza ciertos cambios y mejoras a la oferta alternativa y decide mantener la recomendación realizada en la sesión de fecha 28 de julio de 2020.

En la sesión del 11 de septiembre de 2020 se informa al Comité el fallo del Tribunal de Quiebras de Nueva York que decidió no aprobar la propuesta de Financiamiento DIP. No obstante, el mismo fallo también señala que los términos del Financiamiento DIP son justos y razonables, satisfacen el estándar de ser enteramente justos (*entire fairness*), y reflejan el ejercicio por parte de LATAM de un prudente juicio de negocios, consistente con sus deberes fiduciarios.

En la sesión del 16 de septiembre de 2020, luego de revisada una nueva propuesta de Financiamiento DIP en que participan los accionistas encabezados por Costa Verde y Qatar y otros inversionistas encabezados por las firmas Jefferies/Knighthead Capital, el Comité se pronuncia sobre la nueva propuesta de Financiamiento DIP respecto a los requisitos previstos en la Ley sobre Sociedades Anónimas, concluyendo que esta transacción de Financiamiento DIP contribuye al interés social, ya que es clave para la continuidad del giro. Adicionalmente, contempla un precio, términos y condiciones razonables y de mercado para este tipo muy particular de transacciones.

Prácticas de gobierno corporativo

En las sesiones del Comité de Directores de los días 20 de enero y 9 de noviembre de 2020 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, para el posterior envío de este documento a la CMF con miras a dar cumplimiento a la referida normativa.

Recomendaciones del Comité de Directores

Por otra parte, el Comité de Directores efectuó las recomendacio-

nes 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 2020.

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°206 20/01/2020

- Sistemas de Remuneraciones y Planes de Compensación de Ejecutivos y Trabajadores de la Sociedad.
- Análisis contable asociado a transacción con Delta Airlines.
- Análisis de nueva política de selección de servicios de Auditoría Externa.
- Temas Corporativos (proposición de auditores externos y clasificadores privados de riesgo para el ejercicio 2020 y aprobación de Anexo N° 1 para cumplir con NCG N° 385 de la CMF).
- Temas de Compliance
- Estatus del Plan de Auditoría Interna 2019.

2) Sesión Extraordinaria N°79 03/03/2020

- Test de deterioro de la unidad generadora de efectivo Transporte Aéreo (al 31.12.19)
- Certificación SOX.

Estructura de gobierno INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

- Revisión de los estados financieros al 31.12.2019.

3) Sesión Ordinaria N°207 09/03/2020

- Presentación de RRHH relacionada a la salida del CEO.
- Informe anual de la gestión del Comité de Directores.

- Aprobación de la nueva política de selección de servicios de Auditoría Externa. Proposición de auditores externos y clasificadores privados de riesgo para el ejercicio 2020.

- Informes de la Auditoría Interna.

4) Sesión Ordinaria N°208 06/04/2020

- Indicios de deterioro en relación con los Estados Financieros al 31.03.2020.
- Diferimiento del arriendo de aviones con Qatar Airways Q.E.S.C. ("Qatar").
- Tratamiento de compras que no se realizan a través del área de Procurement.
- Proyecto PCI Compliance 2020.

5) Sesión Ordinaria N°209 04/05/2020

- Instalación y elección del Presidente del Comité de Directores.

- Trans-American Joint Business Agreement ("JBA") con Delta Air Lines ("Delta").

- Informes de la Auditoría Interna.

6) Sesión Extraordinaria N°80 11/05/2020

- Devolución anticipada de aviones arrendados por Qatar.

7) Sesión Extraordinaria N°81 24/05/2020

- Cancelación anticipada del contrato de venta de los aviones A350 con Delta.

8) Sesión Extraordinaria N°82 25/05/2020

- Recomendación relativa a aprobar y firmar el *Term Sheet* correspondiente al denominado Tramo B) del Financiamiento DIP (*debtor in possession*) dentro del marco del Procedimiento Capítulo 11.

9) Sesión Extraordinaria N°83 29/05/2020

- Test de deterioro de la Unidad Generadora de Efectivo Transporte Aéreo (al 31.03.20).
- Revisión de los Estados Financieros al 31 de marzo de 2020.

10) Sesión Ordinaria N°210 08/06/2020

- Plan de auditoría interna 2020.
- Plan SOX 2020.
- Presentación de temas tributarios y de obligaciones de reporte para el cumplimiento de la Política de operaciones con partes relacionadas.

11) Sesión Extraordinaria N°84 24/06/2020

- Análisis de la propuesta de Financiamiento DIP de parte de los accionistas Costa Verde Aeronáutica S.A. ("Costa Verde") y Qatar.

12) Sesión Extraordinaria N°85 04/07/2020

- Análisis de los avances en el Financiamiento DIP del Tramo A y del acuerdo *Support Agreement* con Delta.

13) Sesión Extraordinaria N°86 07/07/2020

- Análisis de los avances en el Financiamiento DIP del Tramo A.

14) Sesión Extraordinaria N°87 08/07/2020

- Análisis del Financiamiento DIP del Tramo A y recomendación al Directorio.

15) Sesión Ordinaria N°211 13/07/2020

- Informes de auditoría interna.
- Protocolos de seguridad médica a bordo y por requerimientos del Covid-19.
- Plan de la auditoría externa PwC para el año 2020.
- Seguimiento de un tema tributario.

16) Sesión Extraordinaria N°88 15/07/2020

- Análisis de una nueva propuesta recibida para el Tramo C del Financiamiento DIP.

17) Sesión Extraordinaria N°89 24/07/2020

- Análisis de una nueva propuesta recibida para el Tramo C del Financiamiento DIP.

18) Sesión Extraordinaria N°90 27/07/2020

- Análisis de los avances en el Tramo C del Financiamiento DIP.

19) Sesión Extraordinaria N°91 28/07/2020

- Análisis de los avances en el Tramo C del Financiamiento DIP y recomendación al Directorio.

20) Sesión Extraordinaria N°92 29/07/2020

- Análisis de novedades en el Tramo C del Financiamiento DIP.

21) Sesión Extraordinaria N°93 29/07/2020

- Análisis de novedades en el Tramo C del Financiamiento DIP.

22) Sesión Extraordinaria N°94 02/08/2020

- Análisis de novedades en el Tramo C del Financiamiento DIP y recomendación al Directorio.

23) Sesión Ordinaria N°212 10/08/2020

- Análisis de novedades en los Tramos A y C para el Financiamiento DIP.
- Temas contables relevantes relacionados con los Estados Financieros al 30 de junio 2020.
- Informe de auditoría interna y plan de trabajo.

24) Sesión Extraordinaria N°95 18/08/2020

- Revisión de los Estados Financieros al 30 de junio de 2020.
- Revisión del “Monthly Operating Report” (MOR) del mes de junio 2020 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

25) Sesión Extraordinaria N°96 28/08/2020

- Revisión del MOR del mes de julio 2020 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

26) Sesión Ordinaria N°213 07/09/2020

- Temas de *Compliance*.
- Certificación PCI *Compliance*.
- Gestión de los riesgos corporativos.
- Plan de trabajo de la Auditoría Interna.

27) Sesión Extraordinaria N°97 11/09/2020

- Análisis de las novedades en el Financiamiento DIP.

28) Sesión Extraordinaria N°98 13/09/2020

- Análisis de las novedades en el Financiamiento DIP.

29) Sesión Extraordinaria N°99 14/09/2020

- Análisis de las novedades en el Financiamiento DIP.

30) Sesión Extraordinaria N°100 15/09/2020

- Análisis de las novedades en el Financiamiento DIP.

31) Sesión Extraordinaria N°101 16/09/2020

- Análisis de las novedades en el Financiamiento DIP y recomendación al Directorio.

32) Sesión Extraordinaria N°102 29/09/2020

- Revisión del MOR del mes de agosto 2020 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

33) Sesión Ordinaria N°214 05/10/2020

- Revisión status auditoría interna efectuada al área comercial de LATAM Airlines Brasil Presentación sobre Ciberseguridad.
- Presentación sobre Digital XP.

34) Sesión Extraordinaria N°103 08/10/2020

- Análisis de las novedades en el Financiamiento DIP.

35) Sesión Extraordinaria N°104 15/10/2020

- Análisis de indicios de deterioro de la Unidad Generadora de Efectivo Transporte Aéreo (al 30.09.20).

36) Sesión Extraordinaria N°105 30/10/2020

- Revisión del MOR del mes de septiembre 2020 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

37) Sesión Extraordinaria N°106 06/11/2020

- Revisión de los Estados Financieros al 30 de septiembre de 2020.

38) Sesión Ordinaria N°215 09/11/2020

- Análisis de las novedades en el Financiamiento DIP y negociación de la flota.

Estructura de gobierno INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

- Presentación de la firma EY.
- Moción de aceptación del JBA con Delta Airlines y recomendación al Directorio.
- Revisión Anexo N° 1 de la NCG N° 385 de la CMF y recomendación al Directorio.
- Presentación a cargo de la firma MC Compliance relativa a responsabilidad penal de personas jurídicas.

39) Sesión Extraordinaria N°107 30/11/2020

- Revisión del MOR del mes de octubre 2020 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

40) Sesión Ordinaria N°216 21/12/2020

- Revisión de las conclusiones del informe de auditoría interna efectuado al área comercial de LATAM Airlines Brasil.
- Actualización de la negociación de la flota.
- Test de deterioro al 31 de diciembre de 2020.
- Provisiones para los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2020.
- Actualización de los temas de Auditoría Interna.

41) Sesión Extraordinaria N°108 29/12/2020

- Revisión del MOR del mes de noviembre 2020 en el marco del cumplimiento de obligaciones bajo el Procedimiento Capítulo 11.

III. Remuneraciones y gastos del Comité de Directores

La Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, celebrada con fecha 30 de abril de 2020, acordó que cada Director miembro del Comité perciba el equivalente a 80 Unidades de Fomento por concepto de dieta mensual por asistencia a las sesiones del Comité de Directores, sin considerar el número de sesiones. Esta proposición significó mantener la remuneración que se aprobó para el ejercicio anterior.

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 un presupuesto de 2.880 Unidades de Fomento. Durante el año 2020 no se hizo uso de este presupuesto de gastos.

En consecuencia, los gastos del Comité de Directores dicen relación con la dieta mensual por asistencia a sus sesiones y honorarios por asesorías que determine el Comité de Directores.

IV. Recomendaciones del Comité de Directores

|| IV.1 Proposición de Designación de Auditores Externos

En la sesión del Comité de Directores del 9 de marzo de 2020 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 2019 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 25 de abril de 2019, 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.

|| IV.2 Proposición de Clasificadoras Privadas de Riesgo

El Comité de Directores en la sesión del día 9 de marzo de 2020 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 30 de abril de 2020. 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.

Estructura de gobierno 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.



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.

Estructura de gobierno 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 la Compañía, 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).



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.

Estructura de propiedad

PACTO DE ACCIONISTAS

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 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

Estructura de propiedad PACTO DE ACCIONISTAS

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,

Estructura de propiedad PACTO DE ACCIONISTAS

gravamen o enajenación de valores de renta variable que provoquen a Holdco I la pérdida de control;

- 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 calificada 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 calificada 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

Estructura de propiedad PACTO DE ACCIONISTAS

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” sucederá 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 Me-

da 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.

Contexto de la industria

MARCO REGULATORIO

A continuación, una breve referencia de los efectos importantes de la regulación aeronáutica y de otros tipos vigente en las jurisdicciones relevantes en donde opera el grupo LATAM. El grupo LATAM está sujeto a la jurisdicción de diversas agencias encargadas de las normas y su aplicación en cada país en donde operamos. Consideramos que hemos obtenido y mantenido las autorizaciones necesarias, incluyendo autorizaciones y certificados de operación donde se requieren, sujetos a cumplimiento continuo de los estatutos, reglas y regulaciones que atañen a la industria de aviación, incluyendo reglas y regulaciones que pudieran adoptarse en un futuro.

Los países en donde el grupo realiza la mayoría de las operaciones son estados contratantes y miembros permanentes de la OACI, una agencia de la ONU establecida en 1947 para apoyar a la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional. La OACI establece estándares técnicos para la industria internacional de aviación. A falta de una regulación aplicable a nivel local en cuanto a seguridad y mantenimiento, los países en donde opera el grupo LATAM han incorporado como referente la mayoría de los estándares técnicos de la OACI. El grupo LATAM considera que cumple materialmente con tales estándares técnicos relevantes.

Normativa Ambiental y de Ruido

No existen regulaciones en materia ambiental ni controles impuestos a las aerolíneas, aplicables a los aviones o que de otra manera nos afecten, salvo por las leyes y regulaciones ambientales de aplicación general.

En Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y los Estados Unidos, los aviones deben cumplir con ciertas restricciones de ruido. Los aviones de LATAM cumplen sustancialmente con tales restricciones. Las autoridades chilenas planean pasar normas relativas al ruido para aplicarlas a los aviones que vuelan hacia y dentro de Chile, observando una norma conocida como "Requisitos de etapa 3". Nuestra flota ya cumple con tales estándares, por lo que no consideramos que la promulgación de los estándares propuestos supondría una carga importante para nosotros.

En 2016, la 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 CO₂ en la aviación civil internacional (por ej., vuelos de aviación civil que salen de un país y llegan a otro). Con la adopción de este marco, la industria de aviación se volvió la primera en lograr un acuerdo con respecto a sus emisiones de CO₂. El esquema, que define un estándar unificado para regular las emisiones de CO₂ en vuelos internacionales, será implementado en varias etapas por los estados miembro de la OACI a partir del 2020.

Seguridad

Nuestras operaciones están sujetas a la jurisdicción de diversas agencias en cada país donde operamos; esto establece estándares y requisitos para la operación de aviones y su mantenimiento.

En los Estados Unidos, la Ley de Seguridad de la Aviación y del Transporte requiere, entre otras cosas, que aerolíneas y aeropuertos implementen ciertas medidas de seguridad, como son el requisito de que todo el equipaje de pasajeros sea inspeccionado en busca de explosivos. El fondeo para la seguridad de aerolíneas y aeropuertos requerida bajo la Ley de Seguridad Aérea proviene en parte de una tasa de seguridad de pasajeros de US\$5,60 por segmento, sujeta a un máximo de US\$11,20 por vuelo de ida y vuelta; sin embargo, las aerolíneas son responsables de los costos excedentes de esta tasa. La implementación de los requisitos de la Ley de Seguridad Aérea ha resultado en mayores costos para las aerolíneas y sus pasajeros. Desde los sucesos del 11 de septiembre de 2001, el Congreso estadounidense ha requerido y la TSA (Administración de Seguridad en el Transporte) ha implementado una serie de procedimientos y requisitos de seguridad que han impuesto y seguirán imponiendo cargas sobre las aerolíneas, los pasajeros y los transportistas.

A continuación presentamos algunas normas específicas de la aviación relativas a derechos de ruta y políticas de precio en los países en donde operamos.

Chile

Regulación Aeronáutica

Tanto la DGAC como la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) supervisan y regulan la industria aeronáutica chilena. La DGAC reporta directamente a la Fuerza Aérea de Chile y es responsable de supervisar el cumplimiento de la ley y las regulaciones chilenas relativas a la navegación aérea. La JAC es la autoridad chilena de aviación civil. Principalmente con base en el Decreto Ley no. 2.564, que regula la aviación comercial, la JAC establece las principales políticas comerciales de la industria de aviación en Chile y regula la asignación de rutas internacionales y el cumplimiento con ciertos requisitos de seguros, mientras que la DGAC regula las operaciones de vuelo, incluyendo estándares de personal, aviones y seguridad, control de tránsito aéreo y gestión de aeropuertos. Hemos obtenido y mantenido las autorizaciones necesarias del gobierno chileno para llevar a cabo operaciones de vuelo, incluyendo autorizaciones y certificados de la JAC y certificados técnicos de operación de la DGAC, cuya continuidad está sujeta al cumplimiento continuo de los estatutos, reglas y regulaciones que atañen a la industria de aviación, incluyendo reglas y regulaciones que pudieran adoptarse en un futuro.

Chile es un estado contratante, así como miembro permanente, de la OACI. Las autoridades chilenas han incorporado

los estándares técnicos de la OACI para la industria de aviación internacional en las leyes y regulaciones del país. A falta de una regulación aplicable a nivel local en cuanto a seguridad y mantenimiento, la DGAC de Chile ha incorporado como referente la mayoría de los estándares técnicos de la OACI. Consideramos que cumplimos materialmente con tales estándares técnicos relevantes.

Derechos de Ruta

Rutas Domésticas: Las aerolíneas chilenas no necesitan obtener permisos para llevar pasajeros y carga en rutas domésticas, pero deben cumplir con requisitos técnicos y de seguros establecidos respectivamente por la DGAC y la JAC. No existen barreras regulatorias que eviten que una aerolínea extranjera cree una subsidiaria chilena y entre al mercado doméstico chileno a través de dicha subsidiaria. El 18 de enero de 2012, El Ministerio de Transportes y el Ministerio de Economía de Chile anunciaron una apertura unilateral de los cielos chilenos domésticos. Esto fue ratificado en noviembre de 2013 y ha estado en vigor desde entonces.

Rutas Internacionales: Como aerolínea que ofrece servicios en rutas internacionales, LATAM también está sujeta a diversos acuerdos bilaterales de transportación civil aérea que regulan el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Chile y varios otros países. No podemos asegurar que los acuerdos bilaterales existentes entre Chile y los gobiernos extranjeros continuarán y que cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más tratados bilaterales no llegue a tener un efecto adverso importante sobre nuestras operaciones y resultados financieros.

Los derechos de ruta internacionales, al igual que sus derechos de aterrizaje correspondientes, se derivan de una serie de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Chile y gobiernos extranjeros. Bajo estos acuerdos, el gobierno de un país otorga al gobierno de otro país el derecho a designar una o más de sus aerolíneas domésticas para que opere servicios programados a ciertos destinos del primero y, en algunos casos, para conectar más destinos en un tercer país. En Chile, cuando se vuelven disponibles frecuencias de ruta adicionales desde y hacia ciudades extranjeras, cualquier aerolínea calificada podrá presentar una solicitud para obtenerlas. Si existe más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la JAC la otorgará a través de licitación pública por un plazo de cinco años. La JAC otorga frecuencias de ruta a condición de que la aerolínea receptora las opere de manera permanente. Si la aerolínea deja de operar una ruta por un periodo de seis meses o más, la JAC podrá revocar sus derechos a esa ruta. Las frecuencias de rutas internacionales pueden transferirse libremente. En el pasado, generalmente hemos pagado sólo montos nominales por frecuencias de rutas internacionales obtenidas en licitaciones sin competencia.

Política de Precios de Pasajes

Las aerolíneas chilenas están autorizadas para establecer sus propias tarifas domésticas e internacionales sin regulación gubernamental. Para obtener más información, ver “—Regulación Antimonopolio” a continuación. En 1997, la Comisión Antimonopolios aprobó e impuso un plan autorregulatorio de tarifas específico para nuestras operaciones domésticas en Chile, en línea con la directriz de la Comi-

Contexto de la industria MARCO REGULATORIO

sión Antimonopolios de mantener el entorno competitivo. De acuerdo con este plan, debemos notificar a la JAC de cualquier aumento o decremento en las tarifas estándar en rutas consideradas “no competitivas” por la JAC y cualquier decremento en las tarifas de rutas “competitivas” con al menos 20 días de anticipación. Debemos notificar a la JAC de cualquier aumento en tarifas en rutas “competitivas” con al menos 10 días de anticipación. Asimismo, las autoridades chilenas ahora requieren que justifiquemos cualquier modificación que realicemos a nuestras tarifas en rutas no competitivas. También debemos asegurar que nuestras tarifas promedio en rutas no competitivas no sean mayores que las de rutas competitivas de distancia similar.

Argentina

Regulación Aeronáutica

Tanto la ANAC Argentina como el Ministerio de Transporte supervisan y regulan la industria aeronáutica argentina. La ANAC regula las operaciones de vuelo, incluyendo estándares de personal, aviones y seguridad, control de tránsito aéreo y gestión de aeropuertos y reporta directamente al Ministerio de Transporte. La ANAC también es responsable de supervisar el cumplimiento de las leyes y regulaciones argentinas relativas a la navegación aérea. El Ministerio de Transporte regula la asignación de rutas internacionales y asuntos relativos a políticas de regulación tarifaria. Hemos obtenido

y mantenido las autorizaciones necesarias del gobierno argentino para llevar a cabo operaciones de vuelo, incluyendo certificados de autorización y certificados técnicos de operación de la ANAC, cuya continuidad está sujeta al cumplimiento continuo de los estatutos, reglas y regulaciones que atañen a la industria de aviación, incluyendo reglas y regulaciones que pudieran adoptarse en un futuro.

Argentina es un Estado contratante y miembro permanente de la OACI, organismo de las Naciones Unidas establecido en 1947 para ayudar en la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional. La OACI establece estándares técnicos para la industria de aviación internacional, que las autoridades argentinas han incorporado a las leyes y regulaciones del país. A falta de una regulación aplicable en Argentina en cuanto a seguridad y mantenimiento, la ANAC ha incorporado como referente la mayoría de los estándares técnicos de la OACI. Consideramos que cumplimos materialmente con tales estándares técnicos relevantes.

Derechos de Ruta

Rutas Internacionales: Como aerolínea que ofrece servicios en rutas internacionales, LATAM Argentina también está sujeta a diversos acuerdos bilaterales de transportación civil aérea que regulan el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Argentina y varios otros países. No podemos asegurar que los acuerdos bilaterales existentes entre Argentina y los gobiernos extranjeros continuarán. Asimismo, una modificación, suspensión o revocación de uno o más tratados bilaterales podría tener un efecto adverso importante sobre nuestras operaciones y resultados financieros.

Los derechos de ruta internacionales, al igual que sus derechos de aterrizaje correspondientes, se derivan de una serie de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Argentina y gobiernos extranjeros. Bajo estos acuerdos, el gobierno de un país otorga al gobierno de otro país el derecho a designar una o más de sus aerolíneas domésticas para que opere servicios programados a ciertos destinos del primero y, en algunos casos, para conectar más destinos en un tercer país. En Argentina, cuando se vuelven disponibles frecuencias de rutas adicionales desde y hacia ciudades extranjeras, cualquier aerolínea calificada podrá presentar una solicitud para obtenerlas. La ANAC otorga frecuencias de ruta a condición de que la aerolínea receptora las opere de manera permanente. Si la aerolínea deja de operar una ruta por un periodo de seis meses o más, la ANAC podrá revocar sus derechos a esa ruta.

Política de Precios de Pasajes

Las aerolíneas argentinas tienen permiso de establecer sus propias tarifas domésticas e internacionales sin regulación gubernamental, siempre que no abusen de una posición dominante que pudieran tener en el mercado. En el caso de los vuelos domésticos, los precios máximos fijados por el gobierno estuvieron vigentes hasta el 3 de febrero de 2016, cuando el gobierno eliminó los controles que limitaban los precios máximos. Sin embargo, sigue habiendo precios mínimos fijados por el gobierno para los billetes de ida, y también para los billetes vendidos dentro de los 30 días antes del vuelo. Los precios de los billetes de ida y vuelta se vendieron 30 días o más antes de que el vuelo fuera desregulado el 31 de julio de 2018.

Perú

Regulación Aeronáutica

La Dirección General de Aeronáutica Civil (“PDGAC”) supervisa y regula la industria aeronáutica peruana. La PDGAC reporta directamente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y es responsable de supervisar el cumplimiento de la ley y las regulaciones peruanas relativas a la navegación aérea. Además, la PDGAC regula la asignación de rutas nacionales e internacionales y el cumplimiento de ciertos requisitos de seguros, así como las operaciones de vuelo, incluyendo estándares de personal, aviones y seguridad, control de tránsito aéreo y gestión de aeropuertos. Hemos obtenido y mantenido las autorizaciones necesarias del gobierno peruano para llevar a cabo operaciones de vuelo, incluyendo certificados de autorización y certificados técnicos de operación, cuya continuidad está sujeta al cumplimiento continuo de los estatutos, reglas y regulaciones que atañen a la industria de aviación, incluyendo reglas y regulaciones que pudieran adoptarse en un futuro.

Perú es un estado contratante y miembro permanente de la OACI. La OACI establece estándares técnicos para la industria de aviación internacional, que las autoridades peruanas han incorporado a las leyes y regulaciones del país. A falta de una regulación aplicable a nivel local en Perú en cuanto a seguridad y mantenimiento, la PDGAC ha incorporado como

referente la mayoría de los estándares técnicos de la OACI. Consideramos que cumplimos materialmente con todos los estándares técnicos relevantes.

Derechos de Ruta

Rutas Domésticas: Las aerolíneas peruanas deben obtener permisos relativos al transporte de pasajeros y carga en cualquier ruta doméstica y para cumplir con los requisitos técnicos establecidos por la PDGAC. Las aerolíneas no peruanas no pueden ofrecer servicios aéreos domésticos entre destinos dentro de Perú.

Rutas Internacionales: Como aerolínea que ofrece servicios en rutas internacionales, LATAM Perú también está sujeta a diversos acuerdos bilaterales de transportación civil aérea que regulan el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Perú y varios otros países. No podemos asegurar que los acuerdos bilaterales existentes entre Perú y los gobiernos extranjeros continuarán y que cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más tratados bilaterales no llegue a tener un efecto adverso importante sobre nuestras operaciones y resultados financieros.

Los derechos de ruta internacionales, al igual que sus derechos de aterrizaje correspondientes, se derivan de una serie de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Perú y gobiernos extranjeros. Bajo estos acuerdos, el gobierno de un país otorga al gobierno de otro país el derecho a designar una o más de sus aerolíneas domésticas para que opere servicios programados a ciertos destinos del primero y, en algunos casos, para conectar más destinos en un tercer país. En Perú, cuando se vuelven disponibles frecuencias de rutas

adicionales desde y hacia ciudades extranjeras, cualquier aerolínea calificada podrá presentar una solicitud para obtenerlas. Si existe más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la PDGAC la otorgará a través de licitación pública por un plazo de cuatro años. La PDGAC otorga frecuencias de ruta a condición de que la aerolínea receptora las opere de manera permanente. Si la aerolínea deja de operar una ruta por un periodo de 90 días o más, la PDGAC podrá revocar sus derechos a esa ruta. En los últimos dos años, la PDGAC ha revocado las frecuencias de ruta no utilizadas de un par de operadores peruanos.

Ecuador

Regulación Aeronáutica

Existen dos instituciones que controlan la aviación comercial a nombre del Estado: (i) el *Consejo Nacional de Aviación Civil* (“CNAC”), que dirige la política de aviación; y (ii) la *Dirección General de Aviación Civil de Ecuador* (“DGAC”), que es una agencia de regulación y control técnico. La CNAC emite permisos de operación y otorga concesiones de operación a aerolíneas nacionales e internacionales. También emite opiniones de tratados bilaterales y multilaterales de transporte aéreo, asigna rutas y derechos de tráfico y aprueba acuerdos de operación conjunta, como wet leases (arrendamiento con tripulantes) y códigos compartidos.

Esencialmente, la DGAC es responsable de:

- Asegurar que los estándares nacionales y regulaciones técnicas, así como los estándares y regulaciones internacionales de la OACI sean observados;

Contexto de la industria MARCO REGULATORIO

- Mantener registros de seguros, aeronavegabilidad y licencias de los aviones civiles de Ecuador;
- Mantener el Registro Nacional de Aeronaves;
- Emitir licencias a tripulantes;
- Controlar el tráfico aéreo dentro del espacio aéreo doméstico;
- Aprobar códigos compartidos; y
- Modificar permisos de operación.

La EDGAC también debe cumplir con los estándares y métodos recomendados de la OACI, dado que Ecuador es un signatario de la Convención de Chicago de 1944.

Derechos de Ruta

Rutas Domésticas: Las aerolíneas deben obtener autorización de la CNAC (un permiso de operación o concesión) para poder ofrecer servicios de transporte aéreo. En el caso de las operaciones domésticas, sólo las empresas incorporadas en Ecuador pueden operar localmente y sólo los aviones con licencia ecuatoriana y *dry leases* (arrendamientos sin tripulantes) tienen autorización de operar a nivel doméstico.

Rutas Internacionales: Los permisos para las operaciones internacionales se basan en tratados de transporte aéreo firmados por Ecuador o bien, aplica el principio de reciprocidad. Todas las aerolíneas que funcionan en Latinoamérica incorporadas en países miembros de la *Comunidad Andina de Naciones* (“CAN”) pueden obtener sus derechos de tráfico con base en las decisiones actualmente en vigor bajo dicho régimen, en especial la decisión N°582 de 2004, que garantiza el libre acceso a mercados, sin restricción alguna salvo consideraciones técnicas.

Política de Precios de Pasajes

El 13 de octubre de 2011, se aprobó la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado con el fin de evitar, prevenir, corregir, eliminar y sancionar el abuso del poder de mercado por parte de operadores económicos, así como para sancionar acuerdos restrictivos, desleales y que incluyan prácticas colusorias. Esta Ley crea una nueva entidad pública como autoridad máxima para su aplicación y establece procedimientos de investigación y las sanciones aplicables, que son severas. Las tarifas no están reguladas y sólo son susceptibles de registro. En general, los tratados bilaterales de transporte aéreo contemplan que las tarifas aéreas sean reguladas por las normas del país de origen.

Brasil

Regulación Aeronáutica

La industria de aviación brasileña está regulada y supervisada por la ANAC. La ANAC reporta directamente a la Secretaría de Aviación Civil, que está subordinada al Poder Ejecutivo Federal del país. Principalmente con base en

la Ley No. 11.182/2005, la ANAC fue creada para regular la aviación comercial, la navegación aérea, la asignación de rutas domésticas e internacionales, el cumplimiento de ciertos requisitos de seguros, operaciones de vuelo, incluyendo estándares de personal, aviación y seguridad, control de tránsito aéreo, en este caso compartiendo actividades y responsabilidades con el *Departamento de Controle do Espaço Aéreo* (Departamento de Control del Espacio Aéreo o “DECEA”), que es una secretaría pública subordinada a su vez al Ministerio de Defensa de Brasil, y gestión de aeropuertos, en este último caso compartiendo responsabilidades con la *Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária* (Empresa Brasileña de Infraestructura Aeroportuaria o “INFRAERO”), una empresa pública creada por la Ley No. 5862/72 y responsable de administrar, operar y explorar los aeropuertos brasileños de manera industrial y comercial (a excepción de los aeropuertos gestionados mediante un acuerdo de concesión por la iniciativa privada).

Hemos obtenido y mantenido las autorizaciones necesarias del gobierno brasileño para llevar a cabo operaciones de vuelo, incluyendo certificados de autorización y certificados técnicos de operación de la ANAC, cuya continuidad está sujeta al cumplimiento constante de los estatutos, reglas y regulaciones que atañen a la industria de aviación, incluyendo reglas y regulaciones que pudieran adoptarse en un futuro.

La ANAC es la autoridad brasileña de aviación civil y es responsable de supervisar el cumplimiento de las leyes y regulaciones brasileñas relativas a la navegación aérea. Brasil es un estado contratante y miembro permanente de la OACI. La OACI establece estándares técnicos para la in-

Contexto de la industria MARCO REGULATORIO

dustria de aviación internacional, que las autoridades brasileñas, representadas por el Ministerio de Defensa de Brasil, han incorporado a las leyes y regulaciones del país. A falta de una regulación aplicable en Brasil en cuanto a seguridad y mantenimiento, la ANAC ha incorporado como referente la mayoría de los estándares técnicos de la OACI.

Derechos de Ruta

Rutas Domésticas: Las aerolíneas brasileñas operan bajo concesión de servicios públicos y, por ende, las aerolíneas brasileñas están obligadas a obtener una concesión de las autoridades brasileñas para ofrecer servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga. Además, también se requiere un Certificado de Operador Aéreo ("AOC") para que las aerolíneas brasileñas puedan ofrecer servicios regulares de transporte doméstico 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 Aeronáutico Brasileño ("CBA") establecido por la Ley Federal brasileña N° 7.565/86, no existen limitaciones a la propiedad de las aerolíneas brasileñas por parte de inversionistas extranjeros. La CBA también afirma que las aerolíneas no brasileñas no están autorizadas a prestar servicios domésticos de transporte aéreo en Brasil.

Rutas Internacionales: Las aerolíneas brasileñas y extranjeras que ofrecen servicios en rutas internacionales también están

sujetas a diversos acuerdos bilaterales de transportación civil aérea que regulan el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Brasil y varios otros países. Los derechos de ruta internacionales, al igual que sus derechos de aterrizaje correspondientes, se derivan de una serie de acuerdos de transporte aéreo negociados entre Brasil y gobiernos extranjeros. Bajo estos acuerdos, el gobierno de un país otorga al gobierno de otro país el derecho a designar una o más de sus aerolíneas domésticas para que opere servicios programados a ciertos destinos del primero y, en algunos casos, para conectar más destinos en un tercer país. En Brasil, cuando se vuelven disponibles frecuencias de rutas adicionales desde y hacia ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible podrá presentar una solicitud para obtenerlas. Si existe más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la ANAC deberá llevar a cabo una licitación pública y otorgarla a la aerolínea seleccionada. La ANAC otorga frecuencias de ruta a condición de que la aerolínea receptora las opere de manera permanente. La resolución 491/18 de la ANAC indica los requisitos para establecer la infrautilización de una frecuencia y cómo podría ser revocada y reasignada. Esta disposición de la resolución entró en vigor en septiembre de 2019.

Política de Precios de Pasajes

Las aerolíneas brasileñas y extranjeras tienen permiso de establecer sus propias tarifas internacionales y domésticas (esto último sólo para las brasileñas), sin regulación gubernamental, siempre que no abusen de una posición dominante que pudieran tener en el mercado. Las aerolíneas podrán presentar quejas ante el Tribunal Antimonopolios con respecto a prácticas monopólicas u otras relativas a los precios, perpetradas por otras aerolíneas, que estén en violación de las leyes antimonopolios de Brasil.

Colombia

Regulación Aeronáutica

La entidad gubernamental a cargo de regular, dirigir y supervisar la aviación civil en Colombia es la Aeronáutica Civil ("AC"), una agencia técnica adscrita al Ministerio de Transportes. La AC es una autoridad aeronáutica para todo el territorio doméstico, a cargo de regular y supervisar el espacio aéreo colombiano. La AC podrá interpretar, aplicar y complementar toda la regulación relativa a la aviación civil y al transporte aéreo para asegurar el cumplimiento con las Reglamentos Aeronáuticos de Colombia ("RAC"). La AC también otorga los permisos necesarios para el transporte aéreo.

Derechos de Ruta

La AC otorga permisos de operación a operadores domésticos y extranjeros que tengan intención de operar dentro, desde y hacia Colombia. En el caso de las aerolíneas colombianas, para obtener el permiso de operación, la empresa deberá cumplir con los RAC y con los requisitos legales, económicos y técnicos para poder participar en audiencias públicas donde se considera la conveniencia y necesidad pública del servicio. El mismo proceso deberá seguirse para agregar rutas nacionales e internacionales cuya concesión está sujeta a instrumentos bilaterales suscritos por Colombia. La única excepción para no cumplir con el procedimiento de audiencia pública es que la solicitud provenga de un país miembro de la Comunidad Andina de Naciones o que la ruta o permiso que se está solicitando forme parte de un régimen desregulado. Incluso si no pasa por el proceso de audiencia pública, la aerolínea debe presentar un estudio completo a la AC y la solicitud se publica en el sitio web de la autoridad. Las rutas no

Contexto de la industria MARCO REGULATORIO

pueden transferirse bajo ninguna circunstancia y no existe límite alguno a la inversión extranjera en aerolíneas domésticas.

Política de Precios de Pasajes

Desde julio de 2007, como se estipula en la resolución 3299 de la entidad de Aeronáutica Civil, se eliminaron las tarifas mínimas de pasajes para el transporte internacional y doméstico. Bajo la resolución 904, emitida en febrero de 2012, la autoridad de Aeronáutica Civil dejó de imponer la obligación de cobrar un cargo por combustible (fuel surcharge) para el transporte doméstico e internacional de pasajeros y carga. Desde el 1° de abril de 2012, las aerolíneas ahora pueden decidir libremente si cobrarán este cargo por combustible o no. En caso de que se cobre dicho cargo por combustible, deberá ser parte del costo del pasaje, pero desglosado independientemente en los pasajes, publicidad u otros métodos de marketing que emplee la empresa.

Del mismo modo, a partir del 1° de abril de 2012, no existe ya restricción sobre las tarifas máximas publicadas por las aerolíneas o con respecto a las obligaciones de éstas de reportar a la autoridad de aeronáutica civil las tarifas y condiciones el día posterior a su publicación.

Las tarifas administrativas no están sujetas a cambios y su cobro es de carácter obligatorio para el transporte de pasajeros bajo los Reglamentos de Aeronáutica Civil. Las tarifas

administrativas diferenciadas aplican a la venta de pasajes realizada por canales de Internet.

Regulación Antimonopolios

La autoridad antimonopolios de Chile, a la que llamamos la Fiscalía Nacional Económica ("FNE"), supervisa e investiga asuntos de competencia, regidos por el Decreto Ley No. 211 de 1973, según lo enmendado o por la "Ley Antimonopolios". La Ley Antimonopolio establece como anticompetitiva cualquier conducta que impida, restrinja o dificulte la competencia, o se proponga producir dichos efectos.

La Ley Antimonopolios continúa dando ejemplos de las siguientes conductas anticompetitivas: i) cárteles; (ii) abuso de dominio; y (iii) enclavamiento. La Ley Antimonopolios define las prácticas abusivas como "La explotación abusiva por parte de un agente económico o de un grupo de éstos, de una posición dominante en el mercado, la fijación de precios de venta o compra, la imposición a la venta de la adquisición de otro producto, la asignación de territorios o cuotas de mercado o la imposición de abusos similares a otros; así como prácticas depredadoras o competencia desleal, llevadas a cabo con el propósito de alcanzar, mantener o aumentar una posición dominante."

Una persona agraviada puede demandar por daños y perjuicios derivados de una violación de la Ley Antimonopolios al demandar en el Tribunal chileno de Defensa de la Libre Competencia ("TDLC"). El TDLC tiene la autoridad para imponer una variedad de sanciones por violaciones de la Ley Antimonopolios, incluyendo: i) la modificación o terminación de actos y contratos; (ii) la modificación o disolución de las personas morales involucradas en las conductas castigadas; y/o (iii)

la imposición de una multa de hasta 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; alternativamente, una multa igual al doble del beneficio económico obtenido por la empresa infractora; y cuando ninguna de estas alternativas se pueda aplicar, una multa de hasta USD\$50.000.000, aproximadamente (60.000 UTA).

En la resolución N°445 de agosto 1995, la Comisión Resolutiva (hoy TDLC) aprobó una transacción sujeta a control de fusiones, imponiendo a la aerolínea un plan específico de auto-regulación tarifaria para el mercado doméstico de transporte de pasajeros, en concordancia con la directiva del Tribunal de mantener un entorno competitivo dentro de los mercados.

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 más adelante en septiembre de 2011. En febrero de 2010, la FNE cerró la investigación iniciada en 2007 sobre el cumplimiento de este plan de autorregulación y no se realizaron más observaciones.

Como condición para la combinación de LAN y TAM en junio de 2012, las autoridades de competencia en Chile y Brasil impusieron respectivamente ciertas medidas de mitigación como parte de sus requisitos para aprobar dicha combinación. Asimismo, la asociación se sometió a las autoridades antimonopolios de Alemania, Italia y España. Todas estas jurisdicciones otorgaron autorizaciones sin restricciones para la transacción. La asociación fue presentada ante las autorida-

Contexto de la industria MARCO REGULATORIO

des antimonopolios de Argentina, cuya aprobación aún está pendiente. Para obtener más información respecto de estas medidas de mitigación, ver a continuación:

Chile

El 21 de septiembre de 2011, el TDLC emitió una decisión (la “Decisión”) respecto del proceso de consulta iniciado el 28 de enero de 2011 relativo a la propuesta de combinación entre LAN y TAM. En la Decisión, el TDLC aprobó la propuesta de combinación de LAN y TAM, sujeta a 14 condiciones, descritas de forma general a continuación:

1. Intercambio de ciertos slots en el Aeropuerto de Guarulhos en Sao Paulo, Brasil;
2. Ampliación del programa de viajero frecuente a aerolíneas que operan o están dispuestas a operar las rutas de Santiago-Sao Paulo, Santiago-Río de Janeiro, Santiago-Montevideo y Santiago-Asunción por un plazo de cinco años a partir del momento efectivo de la combinación;
3. Ejecución de acuerdos interlínea con aerolíneas que operan las rutas de Santiago-Sao Paulo, Santiago-Río de Janeiro y Santiago-Asunción;
4. Ciertas restricciones de capacidad y otras restricciones transitorias aplicables a la ruta Santiago-São Paulo;

5. Ciertas modificaciones al plan tarifario de autorregulación de LAN aprobado por el TDLC respecto del negocio de transporte de pasajeros doméstico;
6. La obligación de LATAM de renunciar a una alianza mundial de líneas aéreas en un plazo no mayor a 24 meses a partir de la fecha en que se haga efectiva la combinación, salvo que el TDLC apruebe lo contrario, o en su caso, elegir no participar en ninguna de estas alianzas;
7. Ciertas restricciones sobre acuerdos de código compartido fuera de la alianza mundial de líneas aéreas a las que pertenece LATAM para rutas con origen o destino en Chile o que conectan con Norteamérica y Europa o con Avianca/TACA o Gol para rutas internacionales en Sudamérica, incluyendo la obligación de consultar y obtener la aprobación del TDLC antes de ejecutar algunos de dichos acuerdos de código compartido;
8. El abandono de cuatro frecuencias de tránsito aéreo con derechos de quinta libertad entre Chile y Perú y limitantes sobre la adquisición de más de 75%, según sea aplicable, de las frecuencias de tránsito aéreo en esa ruta y el plazo por el que ciertas frecuencias de tránsito aéreo pudieran ser otorgadas por las autoridades chilenas de transporte aéreo a LATAM;
9. Emisión de una declaración por parte de LATAM apoyando la apertura unilateral de los cielos domésticos de Chile (cabotaje) y abstención de cualquier acción que impida dicha apertura;

10. Promoción por parte de LATAM del crecimiento y operación normal de los aeropuertos de Guarulhos (Brasil) y Arturo Merino Benítez (Chile) para facilitar el acceso a ellos para otras aerolíneas;
11. Algunas restricciones sobre incentivos a agencias de viajes;
12. Mantener temporalmente 12 vuelos de ida y vuelta por semana entre Chile y los Estados Unidos y al menos siete vuelos semanales de ida y vuelta sin escalas entre Chile y Europa;
13. Ciertas restricciones transitorias sobre el aumento de tarifas en las rutas de Santiago-São Paulo y Santiago-Río de Janeiro para el negocio de transporte de pasajeros y para la ruta de Chile-Brasil para el negocio de carga; y
14. Contratación de un consultor independiente, experto en operaciones de aerolíneas que, durante 36 meses y en coordinación con la Fiscalía Nacional Económica (“FNE”), dará seguimiento y hará auditorías del cumplimiento de las condiciones impuestas por la Decisión.

En o cerca de junio de 2015, la FNE inició una acción judicial en contra de LATAM ante el TDLC, alegando que LATAM no cumplía con ciertas medidas de mitigación relativas a los acuerdos de código compartido con aerolíneas fuera de la alianza mundial de LATAM, según lo indicado en párrafos anteriores. Si bien LATAM rechazó esta denuncia y respondió a ella de manera acorde, la FNE y LATAM llega-

Contexto de la industria MARCO REGULATORIO

ron a un acuerdo de resolución (el “Acuerdo de Resolución”). El Acuerdo de Resolución, aprobado por el TDLC el 22 de diciembre de 2015, puso fin al proceso legal iniciado por la FNE y no estableció violación alguna por parte de LATAM de las resoluciones del TDLC ni de reglamentos antimonopolios aplicables. El Acuerdo de Resolución sí estableció la obligación de LATAM de modificar/terminar ciertos acuerdos de código compartido y contratar a un tercero consultor independiente, que haría las veces de asesor a la FNE para dar seguimiento al cumplimiento por parte de LATAM de la Séptima Condición del Acuerdo.

El 31 de octubre de 2018, el TDLC aprobó los acuerdos de empresa conjunta entre LATAM y American Airlines y entre LATAM e IAG, sujetos a nueve medidas de mitigación. El 23 de mayo de 2019, la Corte Suprema de Chile revocó la decisión del TDLC y ambos acuerdos fueron rechazados. El 26 de septiembre de 2019, LATAM anunció que el JBA con American Airlines sería terminado y, el 6 de diciembre de 2019, LATAM anunció que el JBA con IAG no se implementaría.

El 15 de octubre de 2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió la resolución emitida por la FNE en la que se informaba del inicio de una investigación de revisión para analizar la implementación del acuerdo entre LATAM Airlines Group S.A. y Delta Air Lines, Inc. (Número de caso 2585-19). La Compañía está cooperando en esta investigación, que está en curso.

Brasil

El CADE aprobó la asociación de LAN/TAM por decisión unánime durante su audiencia del 14 de diciembre de 2011, sujeta a las siguientes condiciones: El nuevo grupo combinado (LATAM) debería abandonar una de las dos alianzas mundiales a las que pertenecía (Star Alliance o oneworld); y (2) el nuevo grupo combinado (LATAM) debería ofrecer el intercambio de dos pares de slots en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, para ser ocupados por un tercero ocasional interesado en ofrecer vuelos directos sin escala entre São Paulo y Santiago, Chile. Estas imposiciones están en línea con las medidas de mitigación adoptadas por el TDLC en Chile.

El 24 de febrero de 2021, el CADE aprobó sin soluciones jurídicas el acuerdo de *joint venture* entre Delta Air Lines y LATAM Airline Group. Previamente, en un caso separado, el CADE aprobó sin soluciones jurídicas la adquisición por parte de Delta de hasta 20% de las acciones ordinarias de LATAM el 18 de marzo de 2020.

Uruguay

El 14 de diciembre de 2020, la autoridad antimonopolios de Uruguay (*Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia*) aprobó el acuerdo de *joint venture* entre LATAM y Delta Air Lines. El mismo acuerdo se presó 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 previsto por la Ley del Código Aeronáutico a la autoridad para resolver sobre el asunto expiró (90 días después de la presentación).

Estados Unidos

El 8 de julio de 2020 LATAM y Delta Air Lines presentaron su acuerdo de *joint venture* ante el DOT solicitando la aprobación y autorización antimonopolio para todos los acuerdos de alianza.

Colombia

El 4 de septiembre de 2020, LATAM y Delta presentaron su acuerdo de *joint venture* ante Aerocivil solicitando la aprobación del acuerdo.

Contexto de la industria

HECHOS ESENCIALES

31 de enero de 2020 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 a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, informo en carácter de HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines”), inscripción en el Registro de Valores N° 306, lo siguiente:

Mediante hecho esencial de fecha 26 de septiembre de 2019, LATAM Airlines informó que pondría término a su membresía en la alianza oneworld. Con esta fecha, LATAM Airlines informa que ha llegado a un acuerdo con oneworld, producto del cual la salida efectiva de LATAM Airlines de la alianza oneworld será el día 01 de mayo de 2020, conservando sus pasajeros todos los beneficios de esta alianza hasta el 30 de abril de 2020.

12 de marzo de 2020 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 a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, informo en carácter de HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. («LATAM Airlines»), inscripción en el Registro de Valores N° 306, lo siguiente:

LATAM Airlines anuncia la suspensión de su guidance 2020 en atención a la incertidumbre por el brote COVID-19 (coronavirus) que está afectando la demanda del transporte aéreo. A esta fecha, no es posible cuantificar el impacto exacto a la demanda o cuánto puede demorar su recuperación, lo que hace imposible estimar resultados para el año completo.

LATAM está tomando medidas inmediatas para minimizar posibles efectos del actual escenario, incluyendo reducción de costas y ajustes de capacidad. En esa línea, y en forma adicional a los esfuerzos significativos que está realizando LATAM para proteger la salud y seguridad de sus pasajeros y trabajadores, el grupo LATAM anuncia una disminución de capacidad de aproximadamente un 30% de operaciones internacionales.

Se continuará monitoreando la situación día a día y LATAM mantendrá la flexibilidad para realizar los ajustes de capacidad necesarios u otras medidas adicionales en función del desarrollo de la situación generada por el COVID-19.

16 de marzo de 2020 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 a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, informo en carácter de HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines”), inscripción en el Registro de Valores N° 306, lo siguiente:

LATAM Airlines y sus filiales continúan tomando medidas inmediatas para minimizar posibles efectos del ac-

tual escenario y la incertidumbre por el brote COVID-19 (coronavirus).

En esa línea, y en forma adicional a los esfuerzos significativos que está realizando para proteger la salud y seguridad de sus pasajeros y trabajadores, el grupo LATAM anuncia la actualización de la disminución de capacidad de un 70% del total de las operaciones. Esta disminución se compone de aproximadamente un 90% de operaciones internacionales y un 40% de operaciones domésticas.

Se continuará monitoreando la situación día a día y el grupo LATAM mantendrá la flexibilidad para realizar los ajustes de capacidad necesarios u otras medidas adicionales en función del desarrollo de la situación generada por el COVID-19.

2 de abril de 2020 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 a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, informo en carácter de HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines”), inscripción en el Registro de Valores N° 306, lo siguiente:

LATAM Airlines y sus filiales continúan tomando medidas inmediatas para minimizar posibles efectos del actual escenario, y proteger la salud y seguridad de sus pasajeros y trabajadores.

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

A consecuencia de la situación generada por el COVID-19 y las limitaciones gubernamentales restringiendo operaciones aéreas, el grupo LATAM anuncia la actualización de la disminución de capacidad total de aproximadamente un 95% de operaciones.

Se continuará monitoreando la situación día a día y el grupo LATAM mantendrá la flexibilidad para realizar los ajustes de capacidad necesarios u otras medidas adicionales en función del desarrollo de la situación generada por el COVID-19.

2 de abril de 2020 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 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:

El Directorio de LATAM tomó conocimiento de la renuncia presentada por el señor Juan José Cueto Plaza al cargo de director de la Sociedad, efectiva a partir del 1 de abril de 2020. En su reemplazo y en uso de la facultad contenida en el artículo 32 de la Ley N° 18.046, sobre Sociedades Anónimas, el Directorio acordó en sesión extraordinaria celebrada con fecha de ayer 1 de abril del 2020, designar en calidad de director de LATAM al señor Enrique Cueto Plaza. En

consecuencia, en la próxima Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM, se deberá proceder a elegir y renovar su directorio.

14 de abril de 2020 HECHO ESENCIAL – Proposición relativa a Distribución Dividendo Definitivo

De acuerdo con lo dispuesto por la Circular N°660, de fecha 22 de octubre de 1986, de vuestra Comisión, y debidamente facultado, cumpro con informar a esta Comisión, con carácter de Hecho Esencial, que en Sesión celebrada con esta misma fecha, y respecto de la distribución de un dividendo definitivo con cargo a las utilidades del Ejercicio 2019, que corresponde al segundo punto de la tabla de la citación, que se somete a la consideración de la Junta Ordinaria de Accionistas de la Compañía a celebrarse con fecha 30 de abril de 2020 (la “Junta”), el Directorio acordó:

1. Diferir, acerca de la distribución de utilidades y en especial del pago del dividendo mínimo obligatorio, correspondiente al 30% de las utilidades líquidas del Ejercicio 2019, en lo que resuelva la Junta, en ejercicio de su voluntad soberana;
2. Hacer presente que el dividendo mínimo obligatorio a que se refiere el párrafo 1 que precede, de aprobarse, correspondería al Dividendo N°51, Definitivo, y ascendería a la suma total equivalente en pesos de US\$57.129.119,64, lo cual conllevaría repartir un dividendo de US\$0,094209094475 por acción que, de aprobarse, se pagaría el día 28 de mayo de 2020, en su equivalente en pesos según el tipo de cambio “observado” publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al día del reparto, es decir, al día 22 de mayo de 2020. De aprobarse, tendrán derecho a percibir el dividendo los accionistas ins-

critos en el Registro de Accionistas a la medianoche del día 22 de mayo de 2020; y

3. Por último, hacer presente que, no obstante, el Directorio, en vista de la crisis que afecta al mundo entero y muy especialmente a la industria aérea, y el nivel de incertidumbre de dicha crisis y sus consecuencias, es de la opinión de diferir el pago de cualquier dividendo con cargo a las utilidades líquidas del Ejercicio 2019 hacia el futuro, para cuando las circunstancias lo hagan aconsejable.

17 de abril de 2020 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 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:

Con esta fecha el Directorio de LATAM tomó conocimiento de la renuncia presentada por el señor Carlos Heller Solari al cargo de director de la Sociedad, efectiva a partir de hoy. El Directorio no acordó por el momento la designación de un reemplazante, lo que podría ocurrir en una próxima sesión del mismo en uso de la facultad contenida en el artículo 32 de la Ley N° 18.046, sobre Sociedades Anónimas. Asimismo, y como ya estaba previsto y fue informado previamente, deberá procederse a la renovación total del Directorio de la Sociedad en la próxima Junta Ordinaria de Accionistas.

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

21 de abril de 2020 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 Carácter General N° 30, debidamente facultado, vengo en informar el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad” o “LATAM”), Registro de Valores N° 306:

LATAM informa que con esta fecha el Directorio de la Sociedad ha decidido designar al señor Enrique Ostale Cambiaso como director en la posición vacante dejada por el señor Carlos Heller Solari producto de su renuncia el 16 de abril pasado, posición que se encontraba vacante hasta esta fecha.

Sin perjuicio de esta designación y según se informó al momento de la renuncia del señor Heller, en la próxima Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM deberá procederse a la renovación total del Directorio de la Sociedad.

30 de abril de 2020 Comunica HECHO ESENCIAL – Distribución de Dividendo Definitivo

De acuerdo con lo dispuesto por la Circular número 660, de fecha 22 de octubre de 1986, de vuestra Comisión, y debidamente facultado, cumpro con informar a vuestra Comisión que en Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) celebrada con esta fecha, 30 de abril de 2020, se dio

por aprobada la distribución de un dividendo signado con el N°51, Definitivo, Mínimo Obligatorio, correspondiente al 30% de las utilidades líquidas del Ejercicio 2019, esto es, la suma equivalente en pesos de US\$57.129.119,64, lo cual significa repartir un dividendo de US\$0,094209094475 por acción, que se pagará el día jueves 28 de mayo de 2020, en su equivalente en pesos según el tipo de cambio “observado” publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al día del reparto, es decir, al día 22 de mayo de 2020.

Tendrán derecho a percibir dicho Dividendo Definitivo los accionistas de la Compañía a prorrata de su respectiva participación en el capital social, de acuerdo al número de acciones que posean inscritas en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior a la fecha del reparto, esto es, a la medianoche del día 22 de mayo de 2020.

El aviso a que se refiere la Sección II de la citada Circular 660 se publicará el día 19 de mayo de 2020, en el diario “La Tercera” de Santiago.

Se adjunta formulario N°1 que establece la misma Circular N°660, debidamente llenado y firmado por el suscrito.

Formulario nº 1 reparto de dividendo

1. Identificación de la Sociedad y del Movimiento:

- 1.01 N° de R.U.T.: 89.862.200-2
- 1.02 Fecha de envío de original: 30.04.2020
- 1.03 Nombre de la sociedad: LATAM Airlines Group S.A.
- 1.04 No en Registro de Valores: 0306

- 1.05 Serie afecta: Única
- 1.06 Código bolsa: LTM
- 1.07 Individualización del movimiento: 51

2. Acuerdo y monto del dividendo:

- 2.01 Fecha de acuerdo: 30.04.2020
- 2.02 Toma del acuerdo: 1
- 2.03 Monto del dividendo: 57.129.119,64
- 2.04 Tipo de moneda: US

3. Acciones y accionistas con derecho:

- 3.01 Número de acciones: 606.407.693
- 3.02 Fecha límite: 22.05.2020

4. Carácter del dividendo:

- 4.01 Tipo dividendo: 2
- 4.02 Cierre del ejercicio: 31.12.2019
- 4.03 Forma de pago: 1

5. Pago del dividendo en dinero:

- 5.01 Pago en dinero: 0,094209094475
- 5.02 Tipo de moneda: US
- 5.03 Fecha de pago: 28.05.2020

6. Reparto de dividendo optativo en acciones: Esta sección no es aplicable.

7. Observaciones:

- 7.01 El tipo de cambio a utilizar será el “Dólar Observado” publicado en el Diario Oficial el día 22 de mayo de 2020.
- 7.02 El pago del dividendo se hará por intermedio del Banco

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

de Crédito e Inversiones, en cualquiera de sus sucursales a lo largo de todo el país, de lunes a viernes, de 9:00 a 14:00 horas, por un plazo de 90 días contado desde el 28 de mayo de 2020, mediante vale vista nominativo. A los accionistas que así lo solicitaren por escrito, se les depositará en cuenta corriente o de ahorro bancaria del titular de las acciones. A estos accionistas se les enviará el comprobante o aviso de depósito bancario respectivo. Cualquier solicitud o cambio que un accionista quisiera hacer respecto de la modalidad de pago conforme a lo indicado, deberá comunicarlo hasta el día 21 de mayo de 2020. Una vez transcurrido el citado plazo de 90 días contado desde el 28 de mayo de 2020, los fondos pasarán a la custodia de DCV Registros S.A hasta que sean retirados por los señores accionistas, mediante cheque o vale vista nominativo. Los accionistas podrán hacerse representar por apoderados, mediante el otorgamiento de un poder firmado ante Notario. Para efectuar cualquier consulta, los señores accionistas podrán llamar al teléfono +562 2393-9003; o bien dirigirse por escrito al email atencionaccionistas@dcv.cl.

7.03 El aviso a que se refiere la Sección II de la Circular 660, de fecha 22 de octubre de 1986, de la Comisión para el Mercado Financiero, se publicará el día 19 de mayo de 2020, en el diario “La Tercera” de Santiago.

7.04 La sociedad informante es abierta.

7.05 El dividendo se paga contra las utilidades del ejercicio correspondiente al año 2019.

7.06 En la junta ordinaria de accionistas de la sociedad informante se dio por aprobada la distribución como dividendo el 30% de las utilidades del ejercicio 2019, que equivale a un monto de US\$57.129.119,64.

7.07 Los efectos tributarios del pago de dividendo serán informados oportunamente a los señores accionistas.

La información contenida en este formulario es la expresión fiel de la verdad, por lo que asumo la responsabilidad legal correspondiente.

30 de abril de 2020

Comunica HECHO ESENCIAL - Designación de Presidente y Vicepresidente y Comité de Directores

De acuerdo a lo establecido en el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N° 18.045 y en la Norma de Carácter General N° 30, y debidamente facultado, cumpla con informar a vuestra Comisión los siguientes hechos esenciales de LATAM Airlines Group S.A.:

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 N° 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.

30 de abril de 2020

Comunica HECHO ESENCIAL – Nuevo Directorio

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N° 18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, y debidamente facultado, cumpla con informar, con carácter de Hecho Esencial, que en la Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. celebrada con esta fecha, se procedió, entre otras cosas, a la elección del Directorio de la Sociedad por un nuevo período estatutario de dos años. El nuevo Directorio quedó compuesto por las siguientes personas:

- i) Enrique Cueto Plaza;
- ii) Nicolás Eblen Hirmas;
- iii) Ignacio Javier Cueto Plaza;
- iv) Henri Philippe Reichstul;
- v) Giles Edward Agutter;
- vi) Sonia J.S. Villalobos;
- vii) Enrique Ostalé Cambiaso;
- viii) Eduardo Novoa Castellón (independiente); y
- ix) Patrick Horn García (independiente).

7 de mayo de 2020

Comunica HECHO ESENCIAL – Suscripción Contrato de Joint Venture para implementación Alianza Estratégica Delta

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

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, informo el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”), Inscripción Registro de Valores N° 306.

En concordancia con lo anunciado en Hecho Esencial de fecha 26 de septiembre de 2019, LATAM informa que con esta fecha ha suscrito con Delta Air Lines Inc. (“Delta”) el contrato denominado “Trans-American Joint Venture Agreement” con el objeto de implementar la alianza estratégica en las rutas entre los Estados Unidos de América y Canadá y los países de Sudamérica con acuerdos de cielos abiertos, y en las conexiones de dichas rutas (“Alianza Estratégica”).

Igualmente, conforme a lo informado en el Hecho Esencial referido, se reitera que es la intención de LATAM y Delta implementar la Alianza Estratégica simultáneamente respecto de todos los países de Sudamérica, Estados Unidos y Canadá en los cuales no se requiera una autorización regulatoria para su implementación y/o en los cuales se hayan obtenido las autorizaciones regulatorias pertinentes. En Chile, se solicitarán las autorizaciones regulatorias pertinentes dentro de las próximas semanas.

26 de mayo de 2020 Comunica HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley n° 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General n° 30, debidamente facultado

por el Directorio en sesión realizada el 25 de mayo de 2020, 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, con esta fecha 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”).
- El comienzo del Procedimiento Capítulo 11 otorga una suspensión automática de ejecución (*automatic stay*). Dicha suspensión protege la posición de caja de LATAM Airlines mientras reestructura su balance financiero y ajusta el tamaño de sus operaciones.
- La salida de caja que importa el pago del dividendo que fuera acordado en la pasada junta ordinaria de accionistas de LATAM Airlines se encuentra dentro de los desembolsos afectados por dicha suspensión automática de ejecución (*automatic stay*).
- En efecto, las normas que rigen el Procedimiento Capítulo 11 impiden a la Compañía repartir dividendos a sus accionistas mientras se encuentre abocada a la renegociación de sus pasivos que permitan la continuidad de sus operaciones y viabilidad futura.
- En razón de lo anterior, LATAM Airlines no efectuará el pago del dividendo fijado para el 28 de mayo de 2020.
- A esta fecha no es posible determinar la oportunidad

y/o procedencia del pago de dicho dividendo para los accionistas de la Compañía.

26 de mayo de 2020 Comunica HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley n° 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General n° 30, debidamente facultado por el Directorio en sesión realizada el 25 de mayo de 2020, informo a la Comisión para el Mercado Financiero, como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” o la “Compañía”, términos que incluyen, cuando corresponda, a sus filiales), lo siguiente:

- Desde el comienzo de la crisis que afecta a la industria aérea como consecuencia de la pandemia Covid 19, lo que para LATAM Airlines ha significado la paralización de más del 95% de sus operaciones, el Directorio ha analizado las alternativas que pudieren existir para fortalecer la liquidez de la Compañía y, así, mitigar el impacto a la continuidad de su negocio en marcha.
- Bajo este escenario, LATAM Airlines ha considerado e intentado implementar una renegociación convencional uno a uno con sus acreedores y otras partes interesadas. En forma paralela, la Compañía ha estudiado las opciones de una reorganización bajo un procedimiento concursal.
- 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 curar incumplimientos y la necesidad de implementar una reestructuración integral de LATAM

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

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 en que se encuentra hoy la Compañía resulta 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, partes financieras, 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 Directorio, por la unanimidad de sus miembros, ha resuelto que LATAM Airlines comience 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”).
- El Procedimiento Capítulo 11, que otorga una suspensión automática de ejecución por, a lo menos, 180 días, representa la mejor oportunidad de la Compañía para

asegurar su estabilidad y cumplir sus obligaciones con sus contrapartes. LATAM Airlines tiene la intención de utilizar las herramientas sustantivas y procesales disponibles en el Procedimiento Capítulo 11 para maximizar la eficiencia de sus operaciones en curso y renegociar ciertas relaciones contractuales clave, ajustándolas a las condiciones actuales del mercado. Bajo el Procedimiento Capítulo 11 LATAM Airlines tendrá la oportunidad de reestructurar su balance financiero y ajustar el tamaño de sus operaciones a la nueva realidad.

- Esta reestructuración reglada bajo el Procedimiento Capítulo 11 involucra a la sociedad matriz en Chile y a las filiales de Chile, Colombia, Perú, Ecuador, Estados Unidos de América, Islas Caimán y Países Bajos. Las filiales de Argentina, Brasil - incluyendo su matriz intermedia en Chile Holdco I S.A. - y Paraguay no están incluidas en el Procedimiento Capítulo 11.
- En forma paralela, LATAM Airlines ha negociado y obtenido compromisos de financiamiento de los accionistas vinculados a las familias Cueto y Amaro, y Qatar Airways por US\$900 millones, cuya disponibilidad está sujeta a la negociación de los acuerdos definitivos y que sean aprobados como *debtor in possession* financing bajo el Procedimiento Capítulo 11.
- Mayores detalles se encuentran disponibles en el sitio de Internet: www.LATAMreorganization.com
- A esta fecha no es posible determinar los efectos financieros que la materia informada tendrá para LATAM Airlines.

27 de mayo de 2020 Complementa HECHO ESENCIAL – Respuesta a Oficio Ordinario N° 22.012 de fecha 26 de mayo de 2020

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley N° 18.045, a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, y en cumplimiento de lo ordenado por la Comisión para el Mercado Financiero (“CMF”) mediante el Oficio Ordinario No 22.012 de fecha 26 de mayo de 2020, complemento el HECHO ESENCIAL de esa misma fecha de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” o la “Compañía”, términos que incluyen, cuando corresponda, a sus filiales):

- La solicitud voluntaria de amparo (la “Solicitud”) bajo el Capítulo 11 (el “Capítulo 11”) del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América fue presentada por LATAM Airlines con fecha 26 de mayo de 2020.
- Las leyes de los Estados Unidos de América no establecen el requisito ni un procedimiento para la aceptación de dicha Solicitud por parte del tribunal correspondiente. En este sentido, la sola presentación de la Solicitud (i) da inicio al procedimiento bajo el Capítulo 11 (el “Procedimiento Capítulo 11”), y (ii) otorga el amparo solicitado sin necesidad de una resolución del tribunal respectivo.
- A diferencia de procedimientos de reorganización en otras jurisdicciones, el Capítulo 11 no establece plazos concretos en los que deba confirmarse un plan de reorganización o en los que LATAM Airlines deba salir del Procedimiento Capítulo 11. No obstante lo anterior, el Capítulo 11 sí establece limitaciones al período de tiempo dentro del cual los deudores tienen el derecho exclusivo de proponer y solicitar

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

aceptaciones de un plan de reorganización. Con arreglo a esas disposiciones, LATAM Airlines tiene el derecho exclusivo para proponer un plan de reorganización durante los 120 días siguientes a la presentación de la Solicitud, período que puede ser prorrogado por un término de hasta 18 meses.

- En el Procedimiento Capítulo 11 todos los acreedores recibirán un trato justo, independientemente de que sean extranjeros o locales. En este sentido, se proporcionará a todos los acreedores la misma información y la misma oportunidad de presentar peticiones, reclamaciones y objeciones; y, en última instancia, de emitir un juicio informado sobre cualquier plan de reorganización que se proponga.
- Luego de presentada la Solicitud, la mayoría de los cobros contra LATAM Airlines anteriores a la presentación, así como las acciones de ejecución forzada, se suspenden automáticamente por a lo menos 180 días.
- La Compañía solicitará el reconocimiento del Procedimiento Capítulo 11, como procedimiento extranjero principal, ante los Tribunales Civiles de Santiago, según lo dispuesto en el Artículo 316 de la Ley N° 20.720.
- Las filiales en Argentina y Paraguay no participan del Procedimiento Capítulo 11 en razón de la situación financiera específica de las mismas.

- Las filiales en Brasil (incluyendo a la matriz intermedia en Chile HoldCo I S.A.) no participan en el Procedimiento Capítulo 11 en razón de la situación financiera específica de las mismas y de las negociaciones en curso que TAM S.A. mantiene con instituciones financieras de ese país.
- En el Capítulo 11 se contempla la posibilidad de que las entidades sujetas al Procedimiento Capítulo 11 puedan obtener financiamiento bajo la modalidad *debtor-in-possession* con el objeto de continuar con sus operaciones. La deuda contraída en virtud de este financiamiento tiene preferencia sobre la mayoría de las obligaciones que los deudores sujetos al Capítulo 11 mantenían en forma previa a la Solicitud.
- Los términos y condiciones del financiamiento *debtor-in-possession* deberán ser establecidos en los contratos que se otorguen al efecto, los cuales serán objeto de negociación durante las semanas siguientes, a medida que avance el Procedimiento Capítulo 11 y que, previo a surtir efecto, deberán ser aprobados por el juez ante el cual se tramita la Solicitud conforme al Procedimiento Capítulo 11. Tan pronto se cuente con información precisa al respecto, ella será oportunamente informada.
- Los antecedentes del caso son públicos y se pueden encontrar y seguir su desarrollo en sitio de Internet: <https://cases.primeclerk.com/LATAM/>

09 de julio de 2020

Comunica HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley n° 18.045, y a lo dispuesto

en la Norma de Carácter General n° 30, debidamente facultado por el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” o la “Compañía”), informo a la Comisión para el Mercado Financiero, como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines lo siguiente:

1. Formalización segundo tramo financiamiento DIP (Deudor en posesión):

LATAM formalizó, el día de hoy, el segundo tramo denominado Tramo A de la propuesta de financiamiento DIP (*Deudor en posesión*) ante la Corte del Distrito Sur de Nueva York en el marco del Procedimiento del Capítulo 11. El Tramo A asciende a US\$1,300 millones, que ha sido comprometido por el grupo inversionista Oaktree Capital Management L.P. y sus filiales.

Esta propuesta debe ser revisada y aprobada por la Corte de Nueva York en los próximos días al igual que el primer tramo anunciado previamente al mercado, denominado Tramo C, que consiste en US\$900 millones comprometidos por los accionistas Qatar Airways y familias Cueto y Amaro que incluye una ampliación por US\$250 millones a fin de que otros accionistas puedan suscribir en Chile, una vez que sea aprobado por la Corte.

2. Incorporación de LATAM Airlines Brasil al Capítulo 11 en Estados Unidos:

La filial de la Compañía, LATAM Airlines Brasil anunció hoy que se acogerá a la reorganización financiera de la Compañía en Estados Unidos, incluyendo su matriz intermedia en Chile, Holdco I S.A. su matriz en Brasil, TAM S.A. y sus filiales Multiplus Corretora de Seguros Ltda., ABSA – Aerolinhas Brasileiras S.A., Prismah Fidelidade Ltda., Fidelidade Viagens e Turismo S.A. y TP Franchising Ltda.

Como fuera informado con fecha 26 de mayo de 2020,

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

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”), el cual no incluyó en su momento a la filial de Brasil.

Ante la prolongación de la pandemia de Coronavirus, LATAM Airlines Brasil anunció su integración al Procedimiento Capítulo 11 de la Compañía, para reestructurar sus pasivos financieros y administrar eficientemente su flota, manteniendo su continuidad operacional, además de facilitar su acceso al financiamiento DIP (*Deudor en posesión*).

18 de agosto de 2020 Comunica HECHO ESENCIAL

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

28 de agosto de 2020 Comunica HECHO ESENCIAL

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

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

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.

7 de septiembre de 2020 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 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:

Con esta fecha el Directorio de LATAM tomó conocimiento de la renuncia presentada por el señor Giles Agutter al cargo de director de la Sociedad, efectiva a partir del cierre de la jornada laboral de hoy. El Directorio no acordó por el momento la

designación de un reemplazante, lo que podría ocurrir en una próxima sesión del mismo en uso de la facultad contenida en el artículo 32 de la Ley N° 18.046, sobre Sociedades Anónimas. Asimismo, deberá procederse a la renovación total del Directorio de la Sociedad en la próxima Junta Ordinaria de Accionistas.

10 de septiembre de 2020 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 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:

- Con esta fecha, el Honorable Juez James L. Garrity Jr. dio a conocer su resolución sobre las propuestas de financiamiento DIP (deudor en posesión) presentadas ante el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York (el “Tribunal”) en el marco del proceso de reorganización de LATAM en los Estados Unidos de América (procedimiento Capítulo 11).
- El Tribunal resolvió que el precio y los términos del financiamiento DIP propuestos por LATAM, tanto en su Tramo A (Oaktree) y como en su Tramo C (Costa Verde y Qatar), cumplen el estándar de ser completamente justos (*entire fairness*), y que los acreedores DIP tienen derecho a que se reconozca su buena fe (*good faith*), requisitos para poder aprobar la operación bajo el Código de Quiebras de los Estados Unidos de América.
- Sin embargo, el Tribunal también determinó que la opción de LATAM de causar que los acreedores del Tramo C

suscribieran acciones de la Sociedad con el producto del pago del crédito, incluida en el financiamiento DIP, no podía ser aprobada en esta oportunidad sin afectar la posibilidad del Tribunal de revisar y pronunciarse en el futuro sobre el plan de reorganización a ser presentado por LATAM.

- Dado que la solicitud de aprobación del financiamiento DIP debía ser aprobada o rechazada como un todo, el Tribunal concluyó que, por el motivo indicado en el párrafo anterior, no iba a aprobar la solicitud.
- La Compañía, junto a sus asesores legales y financieros, se encuentra analizando la decisión del Tribunal y sus alcances para definir un curso de acción.

17 de septiembre de 2020 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 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 por Hecho Esencial el 10 de septiembre de 2020, en dicha fecha, el Honorable Juez James L. Garrity Jr. resolvió no aprobar la propuesta de financiamiento DIP (“Financiamiento DIP”) originalmente presentada por LATAM (la “Propuesta Original de Financiamiento DIP”) ante el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York (el “Tribunal”) en el marco del proceso de reorganización de LATAM en los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”).

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

- Lo anterior por cuanto el Tribunal estimó que la opción de LATAM de causar que los acreedores del Tramo C suscribieran acciones de la Sociedad con el producto del pago del crédito contemplada en la Propuesta Original de Financiamiento DIP no podía ser aprobada en este momento sin afectar la posibilidad del Tribunal de revisar y pronunciarse en el futuro sobre el plan de reorganización a ser presentado por LATAM.
- La Sociedad analizó la decisión del Tribunal junto a sus asesores legales y financieros y ha preparado una propuesta revisada de Financiamiento DIP (la “Nueva Propuesta de Financiamiento DIP”), la cual fue negociada y acordada con distintas partes en el Procedimiento Capítulo 11 que tienen y han manifestado interés en dicho financiamiento. En particular, (i) aquellas entidades que figuraban como financistas para los Tramos A y C del Financiamiento DIP (i.e. Oaktree Capital Management, L.P., o ciertas entidades relacionadas a la misma; y un grupo de accionistas de LATAM compuesto por el Grupo Cueto, el Grupo Eblen y Qatar Airways); y (ii) algunas de las partes que presentaron propuestas alternativas y/o objeciones a la Propuesta Original de Financiamiento DIP (i.e. el grupo de inversionistas liderado por Knighthead Capital Management LLC (en adelante Knighthead) y Jefferies Finance LLC (en adelante Jefferies); y el Comité Oficial de Acreedores no Garantizados – *Official Committee of Unsecured Creditors*, también conocido como “UCC”).

- Luego de ser revisada por el Comité de Directores de LATAM en sesiones del 12, 13, y 16 de septiembre de 2020, y ser aprobada por el Directorio en sesión del 16 de septiembre de 2020 – por la unanimidad de los directores no involucrados –, la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP fue sometida a la aprobación del Tribunal con esta misma fecha.
- Los términos de la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP mantienen, en lo fundamental, la estructura de la Propuesta Original de Financiamiento DIP. Los principales cambios dicen relación con lo siguiente:
 - El compromiso de financiamiento por hasta US\$ 2.450 millones a través de una línea de crédito a plazo diferido (*delayed draw credit facility*) se compone de dos tramos en los que participarán los siguientes acreedores:
 - » Un Tramo A por un monto de capital de hasta US\$ 1.300 millones, de los cuales (i) US\$ 1.125 millones serán proporcionados por Oaktree Capital Management, L.P. o ciertas entidades relacionadas a la misma; y (ii) US\$ 175 millones serán proporcionados por Knighthead, Jefferies y/u otras entidades que formen parte del sindicato de acreedores organizado por Jefferies.
 - » Un Tramo C por un monto de capital de hasta US\$ 1.150 millones, de los cuales (i) US\$ 750 millones serán proporcionados por el grupo de accionistas de LATAM compuesto por el Grupo Cueto, Grupo Eblen y Qatar Airways, o ciertas entidades relacionadas a ésta; (ii) US\$ 250 millones serán proporcionados por Knighthead, Jefferies y/u otras entidades

que formen parte del sindicato de acreedores organizado por Jefferies; y (iii) US\$ 150 millones a ser proporcionado por accionistas o acreedores de LATAM, o nuevos inversionistas de la misma (en cada caso a satisfacción de la Sociedad) en caso de cumplirse ciertas condiciones. Si no se obtuvieron compromisos por dichos US\$ 150 millones, el diferencial será proporcionado, a pro rata, por los acreedores del Tramo C indicados en los literales (i) y (ii) que preceden.

- La propuesta revisada no contempla la opción de LATAM de causar que los acreedores del Tramo C suscriban acciones de la Sociedad con el producto del pago del crédito. En consecuencia, salvo que los términos del Financiamiento DIP sean modificados con posterioridad conforme a un plan de reorganización que sea aprobado de acuerdo a las normas que rigen el Procedimiento Capítulo 11, los montos adeudados bajo el Tramo A y el Tramo C deberán ser pagados en dinero efectivo. De efectuarse dicha modificación, sin embargo, el grupo formado por Knighthead, Jefferies y/u otras entidades que formen parte del sindicato de acreedores organizado por Jefferies, no podrá ser forzado a recibir pagos distintos de dinero en efectivo y los demás acreedores del Tramo C tendrán derecho a comprarle su acreencia a valor par.
- Al igual que la Propuesta Original de Financiamiento DIP, la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP:
 - Contempla un eventual Tramo B por hasta US\$ 750 millones adicionales, sujeto a la autorización del Tribunal y otras condiciones habituales para este tipo de operaciones.

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

- » Tiene como fecha de vencimiento programada 18 meses desde la fecha de cierre, sujeto a una posible extensión por 60 días adicionales. Lo anterior, salvo que la misma sea terminada anticipadamente conforme a sus términos, incluyendo sin limitación, en caso de existir un evento de incumplimiento (en adelante, la “Fecha de Vencimiento”).
- En cuanto a términos y condiciones económicos, los de la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP son sustancialmente los mismos de la Propuesta Original de Financiamiento DIP, y se resumen a continuación:

INTERESES Y COMISIONES PARA EL TRAMO A:

- » **Intereses:** Tanto la tasa como las fechas de pago de intereses dependerán de la elección que haga LATAM al momento de solicitar un desembolso con cargo a este tramo, pudiendo optar entre (i) pagar intereses en dinero al vencimiento de cada período trimestral de interés, o (ii) capitalizar dichos intereses para pagarlos en efectivo en la Fecha de Vencimiento. En uno u otro caso, LATAM podrá además elegir la tasa de interés aplicable, pudiendo optar entre la tasa eurodólar o la tasa base alternativa (“ABR” - *Alternate Base Rate*).
 - » Los créditos cuyo interés sea pagadero en dinero

al término de cada periodo de interés, devengarán intereses a una tasa LIBO más 9,75%, en el caso de créditos eurodólar, y a 8,75% más la tasa base en el caso de créditos ABR.

- » Los créditos cuyo interés sea capitalizado trimestralmente y sea, por tanto, pagadero en la Fecha de Vencimiento, devengarán intereses a una tasa LIBO más 11%, en el caso de créditos eurodólar, y a 10% más la tasa base en el caso de créditos ABR.

> Comisiones y otros cobros:

- » Una comisión de disponibilidad (*Undrawn Commitment Fee*) equivalente a un 0,50% anual, la cual será calculada diariamente, y será pagadera el último día hábil de cada trimestre hasta la Fecha de Vencimiento.
- » Un “pago de mejora de rendimiento” (*yield-enhancement payment*) en dinero por una suma equivalente al 2,0% del compromiso de financiamiento bajo el Tramo A, pagadero en la fecha de cierre del Financiamiento DIP.
- » Si la fecha de vencimiento programada fuere prorrogada, se devengará una comisión equivalente al 0,50% de los créditos y compromisos de crédito del Tramo A (denominada “Extension Fee”) pagadera en la fecha en la cual se haga la extensión.
- » Adicionalmente, se contempla una comisión final (*Back-end Fee*) equivalente al 0,75% del compromiso

de financiamiento bajo el Tramo A, pagadera en la Fecha de Vencimiento y computada como si se hubiese devengado diariamente y capitalizado trimestralmente.

INTERESES Y COMISIONES PARA EL TRAMO C:

- » **Intereses:** Devengarán intereses a tasa LIBO más 15%, los cuales serán pagaderos en la Fecha de Vencimiento, y se computarán como si se hubiesen devengado diariamente y capitalizado trimestralmente.

> Comisiones y otros cobros:

- » Una comisión de disponibilidad (*Undrawn Commitment Fee*) equivalente a un 0,5% anual, que será pagadera en la Fecha de Vencimiento y computada como si se hubiera devengado diariamente y capitalizado mensualmente.
- » Una comisión de cierre (*Closing Fee*) pagadera en la Fecha de Vencimiento, equivalente a un 2,0% del monto comprometido de financiamiento bajo el Tramo C, computado como si se hubiere devengado a la fecha del primer desembolso con cargo al Tramo C.
- » Una comisión de salida (el “Exit Fee”) pagadera a la Fecha de Vencimiento, equivalente a un 3,0% calculada sobre el monto de capital adeudado (incluyendo cualquier interés, comisión, u otras cantidades que se hayan capitalizado o que serán capitalizadas), así como los intereses devengados y no capitalizados.

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

- » Una comisión adicional de un 6,0%, pagadera a la Fecha de Vencimiento, calculada sobre la suma de (i) el monto de capital adeudado (incluyendo cualquier interés, comisión, u otras cantidades que se hayan capitalizado o que serán capitalizadas), así como los intereses devengados y no capitalizados; y (ii) el monto resultante de aplicar el Exit Fee.
- > **Uso de fondos:** Los fondos obtenidos con cargo a ambos Tramos podrán ser destinados a capital de trabajo y otros usos aprobados por el Tribunal.
- > **Requisito de liquidez:** El Financiamiento DIP requiere que LATAM mantenga liquidez por al menos US\$ 400 millones a nivel consolidado.
- > **Garantías y preferencias:**
 - » En favor de todos los tramos del Financiamiento DIP respecto de otras acreencias de LATAM y las entidades de su grupo empresarial que se hayan acogido al Procedimiento Capítulo 11 (las "Filiales Afectas").
 - » Los créditos bajo el Tramo A serán preferentes a los créditos bajo el Tramo B (en caso que este último llegue a existir). Por su parte, los créditos del Tramo B serán a su vez preferentes sobre los créditos bajo el Tramo C.

- » Los créditos bajo el Financiamiento DIP estarán garantizados con (i) la responsabilidad personal y solidaria de las Filiales Afectas, (ii) garantías reales a ser constituidas sobre ciertos activos específicos conforme a las leyes de las jurisdicciones en los cuales éstos se encuentran ubicados, y (iii) una garantía real de naturaleza general a ser constituida conforme a las leyes del Estado de Nueva York, Estados Unidos de América, sobre activos de LATAM y las Filiales Afectas distintos de ciertos "Activos Excluidos" y el "Carve-Out". Los Activos Excluidos comprenden, entre otras cosas, las aeronaves que son de propiedad o arrendadas por LATAM y las Filiales Afectas, y el Carve-Out comprende, entre otras cosas, ciertos fondos destinados a gastos del Procedimiento Capítulo 11.
- » Además, las obligaciones de LATAM para con los acreedores del Financiamiento DIP gozarán de una super 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 las Filiales Afectas previos al inicio del Procedimiento Capítulo 11.
- > **Otros términos:** El Financiamiento DIP contempla otros términos que son habituales para operaciones de financiamiento de esta naturaleza, tales como condiciones para solicitar desembolsos, declaraciones y garantías, obligaciones de hacer y no hacer, causales de pago anticipado obligatorio, otras causales de aceleración y reglas de coordinación entre acreedores.

LATAM se encuentra a la espera de lo que disponga el Tribunal en respuesta a la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP.

18 de septiembre de 2020 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 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 por Hecho Esencial el 17 de septiembre de 2020, la Sociedad sometió una propuesta revisada de financiamiento ("Nueva Propuesta de Financiamiento DIP") para la aprobación del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York (el "Tribunal") en el marco del proceso de reorganización de LATAM en los Estados Unidos de América (el "Procedimiento Capítulo 11").
- En esta fecha, el Honorable Juez James L. Garrity Jr. resolvió aprobar la Nueva Propuesta de Financiamiento DIP sometida por LATAM.

29 de septiembre de 2020 Comunica HECHO ESENCIAL

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

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

- 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 agosto de 2020, 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 con-

tenida 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.

29 de septiembre de 2020 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 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 por Hecho Esencial el 18 de septiembre de 2020, el Honorable Juez James L. Garrity Jr. del Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (el “Tribunal”), resolvió aprobar la propuesta de financiamiento DIP presentada por LATAM el 17 de septiembre de 2020 (el “Financiamiento DIP”), cuyos principales términos y condiciones fueron descritos en Hecho Esencial informado en dicha fecha.
- Conforme a los términos de dicha aprobación y para efectos de su implementación, con esta fecha, las distintas partes intervinientes en el Financiamiento DIP suscribieron un contrato de crédito sujeto a las leyes del Estado de Nueva York, Estados Unidos de América, denominado *Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* (el “Contrato de Crédito DIP”).

- Una copia del Contrato de Crédito DIP fue protocolizada con esta fecha en la 34° Notaría de Santiago de don Eduardo Diez Morello, y se encuentra disponible en el siguiente link: <https://latamairlines.gcs-web.com/static-files/643941ad-bb49-4072-ad54-f8a1a36bb769>.

06 de octubre de 2020 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 Carácter General N° 30, debidamente facultado, vengo en informar el siguiente HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad” o “LATAM”), Registro de Valores N° 306:

LATAM informa que con esta fecha el Directorio de la Sociedad, en uso de la facultad contenida en el artículo 32 de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas, ha decidido designar al señor Alexander Wilcox como director en la posición vacante dejada por el señor Giles Agutter producto de su renuncia el 7 de septiembre pasado, posición que se encontraba vacante hasta esta fecha.

Sin perjuicio de esta designación y según se informó al momento de la renuncia del señor Agutter, en la próxima Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM deberá procederse a la renovación total del Directorio de la Sociedad.

8 de octubre de 2020 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 Carácter General N° 30, debidamente facultado, por medio del presente informo el siguiente HECHO ESENCIAL

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”), inscripción Registro de Valores N° 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 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-In-Possession Term Loan Agreement* (el “Contrato de Crédito DIP”) por un monto de hasta US\$ 2.450 millones.
- Con esta fecha ha tenido lugar el primer desembolso bajo el Contrato de Crédito DIP por un monto de US\$ 1.150 millones.
- Según se expuso en Hecho Esencial de fecha 17 de septiembre de 2020, US\$150 millones del Tramo C del Contrato de Crédito DIP (el “Incremento del Tramo C”) fueron reservados para accionistas o acreedores de LATAM o nuevos inversionistas de la misma distintos del grupo Cueto, el grupo Eblen, Qatar Airways y el grupo de inversionistas liderados por Knighthead y Jefferies. Adicionalmente, conforme al Contrato de Crédito DIP, quienes hayan sido accionistas de LATAM en la fecha en la cual LATAM se acogió al proceso de reorganización (i.e., el 26 de mayo de 2020)

tienen preferencia para efectos de invertir en el Incremento del Tramo C (en adelante esta preferencia, la “Preferencia de los Accionistas de LATAM”).

- Atendida la ocurrencia del primer desembolso con cargo al Contrato de Crédito DIP, conforme a lo establecido en el Contrato de Crédito DIP, hoy ha comenzado a correr un plazo de 30 días para comprometer el Incremento del Tramo C. Para efectos de facilitar a los referidos accionistas, acreedores o nuevos inversionistas de LATAM el acceso a dicho Incremento del Tramo C, LATAM ha contratado a LarrainVial.
- En cumplimiento de dicho cometido, LarrainVial ha estructurado un fondo de inversión público denominado Toesca Deuda Privada DIP LATAM Fondo de Inversión (el “Fondo”) el cual será administrado por Toesca S.A. Administradora General de Fondos y cuyo objeto será precisamente facilitar a los referidos accionistas, acreedores o nuevos inversionistas de LATAM, la inversión en el Incremento del Tramo C.
- Según establece el reglamento interno del Fondo, sólo podrán participar en él aquellos accionistas, acreedores o nuevos inversionistas de LATAM que cumplan permanentemente con ciertos requisitos, los cuales en esencia consisten en (i) no ser “U.S. Person” (con la excepción de ciertos “Qualified Purchasers”) de conformidad a las normas pertinentes de los Estados Unidos de América; (ii) no estar domiciliados en un territorio con régimen fiscal preferencial conforme a la Ley de Impuesto a la Renta de Chile; y (iii) no haber comprometido ni comprometer la cesión de sus cuotas en el Fondo a un

inversionista que no cumpla con los requisitos anteriores (en adelante, quienes cumplan con estos requisitos, serán referidos como los “Inversionistas Admisibles”).

- La colocación de las cuotas del Fondo será efectuada por LarrainVial. Para ello, se realizará una Subasta de Libro de Órdenes (la “Subasta”) en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores, mediante la apertura simultánea de dos libros de órdenes en los siguientes términos:
 - > **Libro A:** en él podrán participar los Inversionistas Admisibles que hayan sido accionistas de LATAM a la medianoche el 25 de mayo de 2020, y que mantengan dicha calidad a la medianoche del día anterior al de la apertura del Libro de Órdenes. Cada accionista que ingrese una orden en el Libro A tendrá derecho a solicitar cuotas del Fondo hasta por un monto máximo de US\$ 3,433,266,410,578,562 por cada acción de LATAM de la cual sea dueño tanto a la medianoche del día anterior al de la apertura del Libro de Órdenes como a la medianoche del 25 de mayo de 2020. Este monto equivale al monto proporcional por acción que será invertido en el Tramo C del Contrato de Crédito DIP conjuntamente por el grupo Cueto, el grupo Eblen, y Qatar Airways. Cualquier inversión que quiera realizar alguno de los referidos accionistas en exceso del monto antes indicado deberá ser solicitada a través de órdenes en el Libro B.
 - > **Libro B:** en él podrán participar: (a) los Inversionistas Admisibles que hayan participado en el Libro A, por aquella parte en exceso de lo que puedan ordenar en el Libro A conforme a los términos indicados

Contexto de la industria HECHOS ESENCIALES

- precedentemente; y (b) otros Inversionistas Admisibles que (i) sean accionistas de LATAM a esta fecha y mantengan dicha calidad a la medianoche del día anterior al de la apertura del Libro de Órdenes, o bien (ii) sean tenedores de bonos locales de LATAM a esta fecha y mantengan dicha calidad a la medianoche del día anterior al de la apertura del Libro de Órdenes.
- En la Subasta se subastarán hasta 7.600 millones de cuotas del Fondo, a un valor de US\$ 0,01.
 - Tanto el Libro A como el Libro B serán por hasta 7.600 millones de cuotas, pero el resultado de la suma de las adjudicaciones de los dos Libros será menor o igual a dicho monto. Para efectos de implementar la Preferencia de los Accionistas de LATAM, en la asignación final de las cuotas del Fondo tendrán preferencia quienes participen en el Libro A.
 - Para participar en la Subasta cada interesado deberá otorgar una promesa de suscripción de cuotas por un número adicional de cuotas idéntico al que efectivamente se le adjudiquen en la Subasta. De esta forma, quien participe en la Subasta: (i) suscribirá y pagará al contado aquellas cuotas del Fondo que le sean adjudicadas; y (ii) tendrá el derecho y la obligación de suscribir en el

futuro, a requerimiento de la administradora del Fondo y conforme a los requerimientos de capital de LATAM bajo el Contrato de Crédito DIP, un número de cuotas adicionales hasta por el mismo número de cuotas indicado en el literal (i) que precede.

- Como regla general, los Inversionistas Admisibles interesados en participar del Incremento del Tramo C podrán hacerlo a través de cualquier corredora de bolsa del país. Sin embargo, aquellos que sean inversionistas institucionales sólo lo podrán hacer a través de LarrainVial.
- LATAM hace presente que es responsabilidad de cada interesado informarse acabadamente sobre las características del Financiamiento DIP y solicitar la asesoría que estime necesaria para una adecuada comprensión de sus características y riesgos.

30 de octubre de 2020 Comunica HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley n° 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio en sesión realizada con esta misma fecha, in-formo 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 septiembre de 2020, 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.

30 de noviembre de 2020 Comunica HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley n° 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio en sesión realizada con esta misma fecha, informo a la Comisión para el Mercado Financiero, como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM 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 octubre de 2020, emitido con fecha de hoy incluido en el siguiente link: <https://www>.

[latamreorganizacion.com/publicaciones/](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.

29 de diciembre de 2020 Comunica HECHO ESENCIAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley n° 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio en sesión realizada con esta misma fecha, informo a la Comisión para el Mercado Financiero, como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM 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 noviembre de 2020, 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.

Gestión de riesgos

FACTORES DE RIESGO

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 CAPÍTULO 11

Nosotros y una cantidad importante de nuestras subsidiarias consolidadas presentamos peticiones voluntarias de asistencia bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los EE.UU. y estamos sujetos a los riesgos e incertidumbre asociados a nuestro proceso de Capítulo 11.

Como consecuencia de nuestras solicitudes de Chapter 11, las operaciones y nuestra capacidad de desarrollar y ejecutar nuestro plan de negocios, así como nuestra continui-

dad como una preocupación constante, estarán sujetas a los riesgos e incertidumbre relativas a una quiebra. Estos riesgos incluyen nuestra habilidad de:

- Confirmar y consumir un plan de reorganización con respecto a nuestro proceso de Capítulo 11;
- Obtener el financiamiento suficiente, incluyendo capital de trabajo ya sea a través de un financiamiento *debtor-in-possession* adicional, financiación de salida o de otro modo y salir de la quiebra y ejecutar nuestro plan de negocios posterior a la emergencia, así como cumplir con los términos y condiciones de dicho financiamiento;
- Mantener nuestras relaciones con nuestros acreedores, abastecedores, proveedores de servicios, clientes, directores, funcionarios y empleados; y
- Mantener contratos críticos para nuestras operaciones bajo términos y condiciones razonablemente aceptables.

También estaremos sujetos a los riesgos relativos a, entre otros:

- Costos elevados de procesos bancarios y comisiones relacionadas;
- La habilidad de terceros de buscar y obtener aprobación judicial para (i) finalizar contratos y otros acuerdos con nosotros, (ii) acortar el periodo de exclusividad para que podamos proponer y confirmar un plan de Chapter 11 o asignar un fideicomisario de Chapter 11 o (iii) convertir los procesos de

Chapter 11 en procesos de liquidación bajo el Capítulo 7; y

- Las acciones y decisiones de nuestros acreedores y otros terceros que tengan intereses en nuestro proceso de Capítulo 11 que puedan ser inconsistentes con nuestros planes.

Cualquier retraso en nuestro proceso de Quiebra bajo el Capítulo 11 aumenta los riesgos de nuestra incapacidad para reorganizar nuestro negocio y salir de la quiebra y podría aumentar nuestros costos asociados con el proceso de reorganización.

Debido a los muchos riesgos e incertidumbres asociados con la petición voluntaria de asistencia bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los EE.UU., no podemos predecir ni cuantificar con exactitud el impacto último que pudieran tener los sucesos dentro de nuestro proceso de Capítulo 11 sobre nosotros y no hay certeza alguna de nuestra capacidad para continuar como empresa en funcionamiento.

Es imposible predecir con alguna precisión la cantidad de tiempo que pasaremos en nuestro proceso de Capítulo 11 o asegurar a las partes interesadas que se confirmará un plan de reorganización. Nuestro proceso de Capítulo 11 podría conllevar un gasto adicional y nuestra dirección podría tener que invertir una cantidad importante de tiempo y esfuerzo enfocados en el proceso de Capítulo 11.

El 19 de septiembre de 2020, el Tribunal de Quiebras aprobó la moción de los Deudores de aprobar ciertos financiamientos *debtor-in-possession* por US\$2,45 mil millones. Nuestro proceso de Capítulo 11 podría requerir que busque-

mos financiamiento DIP adicional para fondear las operaciones, especialmente si se suscitan retrasos importantes en el proceso de Capítulo 11. Si no logramos obtener dicho financiamiento bajo condiciones favorables o en lo absoluto, nuestras posibilidades de reorganizar exitosamente nuestro negocio podrían verse seriamente amenazadas y la probabilidad de que necesitemos, en cambio, liquidar nuestros activos podría aumentar y, por ende, nuestras acciones ordinarias y nuestros instrumentos de deuda podrían devaluarse aún más o perder completamente su valor. Asimismo, no podemos predecir el monto último de todos los términos de convenio de los pasivos que serán sujeto de nuestro plan de reorganización. Incluso una vez aprobado e implementado un plan de reorganización, podríamos vernos afectados de manera adversa por la posible reticencia de acreedores prospectivos y otras contrapartes de transar con una compañía que recién ha salido de un procedimiento de Capítulo 11.

Tenemos importantes requerimientos de liquidez y podríamos no lograr la liquidez suficiente para confirmar un plan de reorganización y salir exitosamente de nuestro proceso de Capítulo 11.

Si bien hemos tomado diversas medidas para reducir nuestros gastos y hemos reducido la escala de nuestras operaciones significativamente, principalmente a raíz de los sucesos relacionados con la propagación de Covid-19, nuestro

negocio sigue siendo intensivo en capital. Además de las necesidades de capital para fondear nuestras operaciones en curso, hemos incurrido en importantes honorarios profesionales y otros costos relativos con nuestra reorganización y consideramos que seguiremos incurriendo en dichos honorarios y costos a través del proceso de Capítulo 11. No hay ninguna garantía de que nuestra liquidez sea la suficiente para permitirnos cumplir con nuestras obligaciones relativas al proceso de Capítulo 11, para continuar con la confirmación de un plan de reorganización bajo el Capítulo 11 y para salir exitosamente de nuestro proceso de Capítulo 11. Notablemente, como se menciona a continuación, para confirmar un plan de reorganización bajo el Capítulo 11, tendremos que demostrar factibilidad, que en cierta medida dependerá de nuestra capacidad para demostrar la liquidez suficiente tras la desaparición de nuestra declaración de quiebra.

No podemos asegurar que podremos obtener el suficiente financiamiento intermedio o de salida para cubrir nuestras necesidades de liquidez. Nuestra liquidez, incluyendo nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones operacionales y los convenios, hitos y otras condiciones en nuestros instrumentos de deuda, depende, entre otros factores, de: (i) nuestra capacidad para cumplir con los términos y condiciones de la orden de gestión financiera presentada por el Tribunal de Quiebras en conexión con nuestro proceso de Capítulo 11, (ii) nuestra capacidad para mantener un nivel adecuado de efectivo en caja, (iii) nuestra capacidad para generar flujo de efectivo de las operaciones, que depende en gran medida de factores fuera de nuestro control en relación con los sucesos derivados de la propagación de Covid-19, (iv)

nuestra capacidad de confirmar y consumir un plan de reorganización bajo el Capítulo 11 y (v) el costo, la duración y el resultado del proceso del Capítulo 11.

Es posible que no podamos obtener confirmación de un plan de reorganización de Capítulo 11 o que dicha confirmación se extienda o retrase.

Para salir exitosamente de la protección del Tribunal de Quiebras como entidad viable, debemos cumplir con ciertos requisitos legales. Específicamente, el Tribunal de Quiebras deberá determinar que la exposición de nuestra propuesta de plan de reorganización es adecuada y que nuestros procedimientos de solicitud son apropiados. Además, deberemos obtener los consentimientos requeridos de nuestro plan y demostrar la factibilidad de nuestro plan al Tribunal de Quiebras con la preponderancia de las pruebas para cumplir con otras condiciones legales para la confirmación de nuestro plan. A la fecha, no hemos presentado una propuesta de plan de reorganización y no puede garantizarse el momento o si se cumplirá con alguna o todas las condiciones. Asimismo, del mismo modo en que no podemos asegurar que el Tribunal de Quiebras aprobará un plan de reorganización, no podemos garantizar que dicho plan será reconocido o aprobado por los tribunales de otras jurisdicciones en donde hemos operado y/o donde estamos sujetos a procesos paralelos y adicionales de reorganización o si podremos o cuándo podremos salir de dichos procesos paralelos o adicionales.

En particular, el proceso de confirmación podrá estar sujeto a diversos retrasos potenciales inesperados. Los riesgos incluyen la posibilidad de que:

- Podríamos recibir objeciones a la confirmación de cualquier plan de reorganización de diversos grupos de interés en nuestro proceso de Capítulo 11, incluyendo la efectividad y el efecto de los pasos requeridos para la implementación del Plan, que podría retrasar o interrumpir la confirmación del Plan y desaparición de la declaración de quiebra de los Deudores. Cualquier litigio podría ser costoso, extenso y disruptivo para las operaciones comerciales normales de la empresa y para el proceso de confirmación del plan. No podemos predecir el impacto que podría tener cualquier objeción o moción de terceros durante nuestro proceso de Capítulo 11 sobre la decisión del Tribunal de Quiebras para confirmar un plan de reorganización o sobre nuestra capacidad de completar un plan de reorganización. La resolución de cualquier litigio tal que sea desfavorable a los Deudores podría tener un efecto adverso material sobre el proceso de confirmación del plan, la salida de quiebra o sobre los negocios, resultados operativos, condición financiera, liquidez y flujo de efectivo de LATAM.
- La publicidad adversa en relación con el proceso de Capítulo 11 o de otro modo podría afectar negativamente a los negocios de LATAM tanto durante el procedimiento, el proceso de confirmación del plan y posterior a la salida.
- Las contrapartes de contratos asumidos y asignados pueden objetar la asignación de dichos contratos conforme a

la sección 365 del Código de Quiebras. La Sección 365 (c) (1) del Código de Quiebras señala que un contrato puede no ser asumido o asignado si la regulación aplicable - distinta a la de quiebras - lo permite. Pese a que los Deudores no creen que estas regulaciones, fuera de la de quiebras, anulen cualquiera de las asignaciones de los Deudores, una contraparte si podría, objetar una asignación en dichos términos.

El éxito de cualquier reorganización dependerá de la aprobación por parte del Tribunal de Quiebras y de la disposición de nuestros acreedores a aceptar el canje o modificación de sus reclamaciones como se esbozará en un plan de reorganización y no puede haber garantía de éxito con respecto a cualquier plan de reorganización.

Si un plan de reorganización no es confirmado por el Tribunal de Quiebras o los tribunales de las otras jurisdicciones en las que estamos sujetos a procedimientos de reorganización o si no podemos salir de nuestros procedimientos de reorganización, no está claro si podríamos o cuándo podríamos reorganizar nuestro negocio y qué distribución, de existir, a los titulares de reclamaciones en nuestra contra, incluidos los tenedores de nuestra deuda y capital garantizados y no garantizados, recibirían en última instancia con respecto a sus reclamaciones. No puede haber ninguna garantía de si reorganizaremos y saldremos con éxito de nuestro proceso de Capítulo 11 o, si nos reorganizamos con éxito, de cuándo saldríamos del proceso de Capítulo 11. Si no se puede confirmar un plan de reorganización o si el Tribunal de Quiebras considera que sería en mayor beneficio de los acreedores, el Tribunal de Quiebras puede convertir o desestimar nuestro proceso de Capítulo 11 en casos bajo el Capítulo 7 del Cód-

go de Bancarrota. En caso de conversión, se nombraría o elegiría un fideicomisario del Capítulo 7 para liquidar nuestros activos para su distribución de acuerdo con las prioridades establecidas por el Código de Bancarrota.

Cualquier plan de reorganización del Capítulo 11 que podamos implementar se basará en gran parte en supuestos y análisis desarrollados por nosotros. Si estas suposiciones y análisis resultan ser incorrectos, nuestro plan podría no tener éxito en su ejecución.

Cualquier plan de reorganización que podamos implementar podría afectar nuestra estructura de capital y la tenencia, estructura y operación del negocio y reflejará supuestos y análisis basados en nuestra experiencia y percepción de tendencias históricas, condiciones actuales y sucesos futuros esperados, así como otros factores que consideremos apropiados, dadas las circunstancias. Si los resultados y sucesos futuros reales serán consistentes con nuestras expectativas y suposiciones dependerá de una serie de factores, incluyendo de manera enunciativa pero no limitativa: (i) nuestra capacidad de cambiar sustancialmente nuestra estructura de capital, (ii) nuestra capacidad para obtener liquidez adecuada y acceder a fuentes de financiamiento, (iii) nuestra capacidad para mantener la confianza de los clientes en nuestra viabilidad como una empresa en funcionamiento, (iv) nuestra capacidad para retener empleados clave y, (v) la fortaleza general y la estabilidad de las condiciones macroeconómicas generales. En vista de las muchas incertidumbres y riesgos derivados de los acontecimientos relacionados con la propagación de Covid-19, estos factores y su efecto sobre nosotros son altamente impredecibles.

Además, cualquier plan de reorganización bajo el Capítulo 11 se basará en proyecciones financieras que sean necesariamente especulativas y es probable que uno o más de los supuestos y estimaciones que son la base de estas previsiones financieras no sean exactos. En nuestro caso, las previsiones pueden ser aún más especulativas de lo normal debido a las muchas incertidumbres que enfrentamos en relación, entre otras cosas, con las condiciones macroeconómicas en los países en donde opera el grupo, la disminución de la demanda de viajes aéreos y las severas restricciones de viaje impuestas por los gobiernos como resultado de la pandemia de Covid-19, así como el tiempo y la forma en que se distribuyen las vacunas de Covid-19 en los países en donde opera el grupo. En consecuencia, esperamos que nuestra condición financiera real y los resultados de las operaciones difieran, tal vez materialmente, de lo que hemos anticipado. Por ende, no puede haber ninguna garantía de que se produzcan los resultados o sucesos contemplados en cualquier plan de reorganización que podamos implementar o, incluso si se producen, que tendrán los efectos previstos sobre nosotros o nuestro negocio u operaciones. El hecho de que tales resultados o desarrollos no se materialicen como se había previsto podría afectar material y negativamente a la ejecución exitosa de cualquier plan de reorganización.

Al salir de una petición voluntaria de alivio en virtud del Capítulo 11 del Código de Bancarrota, nuestra información financiera histórica podría no ser indicativa de nuestro desempeño financiero futuro.

Nuestra estructura de capital puede verse significativamente alterada bajo un plan de reorganización. Además, un plan de reorganización podría cambiar sustancialmente los importes y clasificaciones reportados en nuestros estados financieros históricos consolidados, que no dan efecto a ningún ajuste en el valor en libros de activos o cantidades de pasivos que pudieran ser necesarios como consecuencia de la confirmación de un plan de reorganización.

Incluso si se confirma un plan de reorganización del Capítulo 11, es posible que no podamos alcanzar la fecha de vigencia.

Es común que los planes de reorganización contengan condiciones necesarias de efectividad, como la obtención de aprobaciones gubernamentales, la satisfacción de cualquier precedente de condiciones en el financiamiento de salida y presentación de una orden de aprobación del plan. Incluso después de la confirmación de un plan, no puede haber ninguna garantía de cuándo se cumplirán tales condiciones, si es que se cumplen.

Incluso si se consuma un plan de reorganización bajo el Capítulo 11, es posible que no seamos capaces de alcanzar nuestros objetivos declarados y continuar como una empresa en funcionamiento.

Incluso si se consuma un plan de reorganización del Capítulo 11, seguiremos enfrentando una serie de riesgos, incluyen-

do una aún menor demanda de viajes aéreos y condiciones económicas difíciles como resultado de los sucesos relacionados con la propagación de Covid-19 o algún otro. En consecuencia, no podemos garantizar que un plan de reorganización bajo el Capítulo 11 alcance nuestros objetivos declarados y nos permita implementar eficazmente nuestra estrategia.

Además, incluso si nuestras deudas se reducen o se cancelan a través de un plan de reorganización, es posible que necesitemos recaudar fondos adicionales a través de financiamientos de deuda o capital público o privado u otros medios diversos para financiar el negocio del grupo después de la finalización de nuestro proceso de Capítulo 11. Nuestro acceso a financiación adicional es, y en el futuro previsible probablemente seguirá siendo, limitado, si es que siquiera está disponible. Por lo tanto, es posible que los fondos adecuados no estén disponibles cuando sea necesario o no estén disponibles en condiciones favorables.

Podríamos estar sujetos a reclamaciones que no serán desestimadas en nuestro proceso de Capítulo 11, lo que podría tener un efecto adverso importante sobre nuestra condición financiera y los resultados de las operaciones.

El Código de Bancarrota 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, todas las reclamaciones que surgieran antes de la confirmación del plan de reorganización: i) estarían sujetas a compromiso y/o tratamiento en virtud del plan de reorganización y ii)

serían canceladas de conformidad con el Código de Bancarrotas y los términos del plan de reorganización. Cualquier reclamación no cancelada finalmente a través de un plan de reorganización bajo el Capítulo 11 podría afirmarse contra las entidades reorganizadas y tener un efecto adverso en la condición comercial y financiera y los resultados de las operaciones del grupo sobre una base posterior a la reorganización.

Nuestro proceso de Capítulo 11 puede afectar negativamente nuestra capacidad de mantener relaciones importantes con acreedores, clientes, proveedores, empleados, fuentes de financiamiento y otro personal y contrapartes, lo que podría afectarnos de manera material y negativa.

Nuestro proceso de Capítulo 11 puede afectar negativamente nuestras relaciones comerciales y nuestra capacidad de negociar términos favorables con partes interesadas y contrapartes importantes, incluidas las posibles fuentes de financiamiento. Además, la percepción pública de nuestra viabilidad continua también puede afectar negativamente nuestras relaciones con los clientes y su lealtad hacia nosotros. Las tensiones en cualquiera de estas relaciones podrían afectarnos de manera material y negativa. En particular, los proveedores críticos, procesadores y adquirentes de tarjetas de crédito y débito, bancos,

agencias de crédito de exportación, proveedores de cartas de crédito, bonos de garantía o instrumentos similares, proveedores, arrendadores y clientes pueden decidir no hacer negocios con nosotros debido a nuestro proceso de Capítulo 11. Además, durante la tramitación del proceso de Capítulo 11, el tribunal ha suspendido el cumplimiento de cualquier pago de las obligaciones de deuda y necesitaremos la aprobación previa del Tribunal de Quiebras para transacciones fuera del curso ordinario de negocios, lo que puede limitar nuestra capacidad de responder oportunamente a ciertos eventos o aprovechar ciertas oportunidades.

Hay incertidumbre con respecto a nuestra capacidad para continuar como una empresa 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 para continuar como una empresa en funcionamiento depende, entre otras cosas, de nuestra capacidad para: (i) desarrollar e implementar con éxito un plan de reestructuración dentro del plazo requerido, (ii) reducir la deuda y otros pasivos a través del proceso de reestructuración, (iii) generar suficiente flujo de caja de las operaciones y, (iv) obtener fuentes de financiamiento para cumplir con nuestras obligaciones futuras. Los estados financieros consolidados adjuntos tampoco incluyen ningún ajuste que pueda ser necesario si no podemos continuar como una empresa en funcionamiento.

RIESGOS RELATIVOS A NUESTRA EMPRESA

Una pandemia o un brote extendido de enfermedades contagiosas ha tenido y podría seguir teniendo un efecto adverso importante sobre nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.

El brote generalizado de una enfermedad contagiosa como la pandemia de Covid-19, o el temor a un evento de este tipo, se ha reducido significativamente y puede seguir reduciendo la demanda y disponibilidad de viajes aéreos en todo el mundo y, por lo tanto, está teniendo un efecto adverso importante en el negocio del grupo y los resultados de las operaciones.

En 2003, un brote de un coronavirus conocido como síndrome respiratorio agudo grave (SRAG) que se originó en China, se volvió una epidemia y resultó en una desaceleración del tráfico aéreo de pasajeros debido al temor de contagio. En aquel momento, el crecimiento medido en RPK se redujo debido a una sobreoferta en el mercado, ya que las aerolíneas buscaban recortar la capacidad.

La reciente pandemia 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 aviones y refacciones para éstos. La severidad última de la pandemia de Covid-19 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 resultado de estas y otras condiciones fuera de nuestro control, los resultados de nuestras operaciones podrían mantenerse volátiles y estar 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 tendrá la pandemia de Covid-19 sobre el transporte aéreo a nivel mundial, los viajes de negocios, ni la medida en que impactará la demanda de transporte aéreo en las regiones en donde opera el grupo. La continuación de las restricciones de viaje impuestas por los gobiernos, los cierres de fronteras o las cuestiones operativas resultantes de la rápida propagación de Covid-19 u otras enfermedades contagiosas, todo lo cual puede ser impredecible, podría reducir significativamente la demanda de viajes aéreos en partes del mundo en donde tenemos operaciones significativas y podrían tener impactos duraderos en la forma en que las personas hacen negocios y la necesidad o demanda de viajes de negocios. Asimismo, el ritmo del despliegue de la vacuna de Covid-19 a nivel mundial puede afectar de manera importante a nuestras operaciones. Estas medidas y estos temas han tenido y podrían seguir teniendo un efecto adver-

so importante sobre el negocio del grupo y los resultados de sus operaciones.

Es posible que, a pesar de las medidas de mitigación en vigor, el Covid-19 u otras enfermedades podrían transmitirse a los pasajeros o empleados en nuestros aviones o en un aeropuerto, lo que podría conducir a impactos reputacionales y/o financieros.

Las medidas de seguridad y saneamiento para la salud que hemos implementado como grupo pueden no ser suficientes para prevenir la propagación o el contagio de Covid-19 u otras enfermedades infecciosas a nuestros pasajeros o empleados en nuestros aviones o en los aeropuertos en donde operamos, lo que podría resultar en impactos adversos reputacionales y financieros para el grupo. Sin embargo, es posible que estas medidas puedan resultar insuficientes y el Covid-19 u otras enfermedades podrían transmitirse a pasajeros o empleados en un aeropuerto o en una aeronave.

Como resultado de la pandemia de Covid-19, la industria aérea podría experimentar cambios en el comportamiento de los consumidores, incluso con respecto a los viajes de negocios, viajes de larga distancia y la demanda de viajes.

Existe la posibilidad de cambios a mediano y largo plazo en el comportamiento de los consumidores como resultado de la pandemia de Covid-19 y podría conducir a impactos financieros adversos para la Compañía. Los viajes de negocios se han visto obstaculizados y, en muchos casos, prohibidos por las empresas debido a los riesgos durante la pandemia. En este momento, no es posible predecir las consecuencias potenciales de un mayor uso de la tecnología como sustitución

de los viajes y si los viajes de negocios, los viajes de larga distancia y la demanda de viajes podrían volver a los niveles existentes antes de la pandemia de Covid-19. Además, los viajeros podrían ser menos propensos a viajar o ser más conscientes de los precios y podrían elegir alternativas de bajo costo como resultado de la pandemia de Covid-19.

Una falla en implementar exitosamente la estrategia del grupo o en ajustar la 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 nuestro 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 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 operamos podrían afectar de manera adversa el negocio, la situación financiera y los resultados de las 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 y de otra índole de los gobiernos de Chile y Brasil 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 distintos países 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, la situación financiera y los resultados de operación del grupo podrían verse afectados de manera adversa.

El negocio y los resultados de operación del grupo 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 nuestro 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 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 es posible asegurar que continuarán los acuerdos bilaterales existentes con los países en donde están establecidas las empresas del grupo, ni los permisos de los gobiernos extranjeros. 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 nuestro 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 ae-

eropuertos clave, que comprenden el Aeropuerto Internacional de Santiago, los Aeropuertos Internacionales de Guarulhos y Congonhas en São Paulo, el Aeropuerto Internacional de Brasilia y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima. Los aeropuertos pueden enfrentar desafíos para cumplir con sus programas de Capex, 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 capacidad para crecer en el futuro.

El Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago está experimentando una importante expansión, que se espera esté terminada para 2021. Actualmente existe una disputa entre el operador aeroportuario y el gobierno derivada del impacto de la pandemia de Covid-19 y la desaceleración de las operaciones aeroportuarias en los ingresos, lo que presionó especialmente la liquidez del operador en vista de las inversiones en curso necesarias para el proyecto de expansión. Con el fin de mitigar el impacto de la pérdida financiera, el operador actual está solicitando una ampliación del período de concesión, que expira en 2035. Esta disputa implica un riesgo para futuras inversiones en Opex y Capex y efectos adversos para las operaciones del aeropuerto.

Uno de los principales riesgos operativos que enfrentamos a diario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima es el número limitado de posiciones de estacionamien-

to. 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 expansión, que debería completarse para el 2024. Cualquier retraso 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 incapacidad de mantener los slots existentes y obtener otros más podría en gran medida afectar adversamente nuestras operaciones.

Uno de los mayores riesgos operativos a los que se enfrenta el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá es la limitada capacidad que tiene durante ciertos periodos debido a las condiciones climáticas adversas, la operación de vuelos no regulares y la falta de disponibilidad de slots. Como resultado, se han implementado medidas para mitigar y regular la operación, como el Programa de Parada Terrestre y Retraso en Tierra (Programa GDP), que generan retrasos controlados por la torre de control. Otro problema que enfrenta el Aeropuerto Internacional El Dorado son los retrasos por parte del ATC de la torre de control en relación con el Programa GDP. Estos retrasos se producen particularmente en ciertos períodos con

alto tráfico y están asociados con la operación de vuelo no regular, vuelos de emergencia, aviones de menor rendimiento, todo lo cual reduce la capacidad del aeropuerto. Sin embargo, el Aeropuerto El Dorado, su concesionario, Opain S.A., y las autoridades pertinentes están trabajando en el proyecto ACDM (colaboración en la toma de decisiones en aeropuertos) que busca optimizar los recursos del aeropuerto, involucrando a todos los actores de la industria mediante la comprensión de sus necesidades, con el fin de 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 se podría sufrir 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 importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Históricamente, los costos del combustible de aviación han representado una parte importante de nuestros gastos de operación y significaron un 17,4% de nuestros gastos de operación en 2020. 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 disrupción en las importaciones de crudo, disrupciones 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 y otros factores, 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 mediante incrementos en nuestras tarifas aéreas. 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. Los acuerdos de cobertura son limitados después de nuestra petición bajo el Capítulo 11, ya que nuestros contratos de ISDA caducaron. La Compañía está en proceso de firmar nuevos contratos.

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.

Generalmente, un elemento clave de nuestra estrategia es mantener una alta tasa diaria de utilización de aeronaves, que mide la cantidad de horas que usamos nuestros aviones por día. Una alta utilización diaria de aviones nos permite maximizar la cantidad de ingresos que generamos a través de éstos y absorber los costos fijos relacionados con nuestra flota y se consigue, en parte, a través de la reducción de tiempos de servicio en los aeropuertos y del desarrollo de horarios que nos permiten aumentar las horas promedio de vuelo diario.

Nuestra tasa de utilización de aviones podría verse afectada de manera adversa por diversos factores que están fuera de nuestro control, incluyendo tráfico aéreo y congestión en aeropuertos, condiciones climáticas adversas, mantenimientos no anticipados y retrasos debido a terceros proveedores de servicios que se relacionen con asuntos como abastecimiento de combustible, catering y servicio de asistencia en tierra a aeronaves (ground handling). Si un avión se retrasa, las demoras resultantes podrían provocar una disrupción en nuestro desempeño operativo y tener un impacto financiero sobre nuestros resultados.

Como resultado de la pandemia de Covid-19, nuestros 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 a los procedimientos de embarque y desembarque. Este aumento de los tiempos de respuesta tiene un impacto directo en nuestra tasa de utilización. Además, como resultado de nuestro proceso de Capítulo 11, la mayoría de la flota de LATAM está operando bajo un plan de pago por uso (o Power By Hour, “PBH”), convirtiendo así los costos una vez fijos en costos variables que no se absorben fácilmente a través de una mayor utilización.

El grupo LATAM vuela y depende de aviones Airbus y Boeing, por lo que nuestro negocio podría verse afectado si no se reciben 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.

Gestión de riesgos FACTORES DE RIESGO

Al 31 de diciembre de 2020, el grupo LATAM cuenta con una flota de 239 aviones Airbus y 61 Boeing. 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;
- 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; o
- 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.

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 Capítulo 11, algunos de nuestros acuerdos con los proveedores podrían ser rechazados.

Si no podemos incorporar los aviones arrendados a nuestra flota con cuotas y términos aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse afectado de manera adversa.

Una parte importante de nuestra flota aérea está sujeta a arrendamientos a largo plazo. Nuestros arrendamientos típicamente duran tres a 12 años desde la fecha de ejecución. 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 meta de operaciones. Si nos vemos obligados a pagar tasas de arrendamiento mayores a futuro para mantener nuestra capacidad y la cantidad de aviones en nuestra flota, nuestra rentabilidad podría verse afectada de manera adversa.

Además, 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 de 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, la mayoría de nuestras propiedades y equipo está supeditada a gravámenes para garantizar nuestra deuda, incluyendo nuestro financiamiento *debtor-in-possession*. En caso de que no podamos realizar los pagos sobre nuestro financiamiento *debtor-in-possession* o la deuda garantizada, la ejecución de los gravámenes por parte de nuestros acreedores podría limitar o acabar con nuestra capacidad para usar las propiedades y el equipo afectados para cubrir nuestras necesidades operativas y así generar ingresos.

Asimismo, las condiciones externas de los mercados financieros y de crédito podrían limitar la disponibilidad de fondeo en momentos particulares 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 disponibili-

dad 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 nuestros costos de financiamiento y podrían tener efectos adversos sobre nuestra situación financiera y los 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. Un 55% de nuestra deuda consolidada pendiente al 31 de diciembre de 2020 tiene intereses a una tasa flotante (y un 58%, si se consideran los US\$375 millones de dólares en financiamiento DIP proporcionado por Partes Relacionadas), después de dar efecto a los acuerdos de cobertura de tasas de interés. 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, la Autoridad de Conducta Financiera (la autoridad reguladora de la LIBOR) anunció que pretende dejar de obligar a los bancos a enviar tasas para el cálculo de la LIBOR después del 2021. La Junta de la Reserva Federal y el Banco de la Reserva Federal de Nueva York convocaron al Comité Alternativo de Tasas de Referencia (ARRC, por sus siglas en inglés), un grupo de participantes en el mercado privado, para ayudar a garantizar una transición exitosa de la LIBOR en dólares estadounidenses (USD) a una tasa de referencia más robusta, su alternativa recomendada, la Tasa de Financiamiento Garantizada a Un día (SOFR, por sus siglas). Aunque la adopción de la SOFR es voluntaria, la inminente interrupción de la LIBOR hace esencial que los participantes del mercado consideren pasar a tasas alternativas como la SOFR y que tengan un lenguaje de reserva adecuado en los contratos existentes que hacen referencia a la 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.

Eventos importantes que afecten la industria de seguros aéreos (como son ataques terroristas, choques o accidentes de aerolíneas, epidemias sanitarias y las restricciones de viaje

relativas impuestas por los gobiernos) podrían resultar en aumentos importantes en las primas de seguros de las aerolíneas y/o en importantes reducciones en la cobertura de seguros. Aumentos adicionales en el costo de los seguros y/o reducciones en la cobertura disponible podrían tener un impacto negativo sobre nuestros resultados financieros y cambiar la estrategia de seguros, así como 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 de nuestro 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 de las autoridades correspondientes en los mercados en donde operamos. Fallas de equipo, escasez de personal, problemas de control de tráfico aéreo y otros factores que pudieran interrumpir las operaciones podrían afectar de manera adversa las operaciones y los resultados financieros, así como nuestra reputación.

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 moto-

res, 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, derivando en la incapacidad para operar nuestros aviones. Durante el año 2020, los principales proveedores de LATAM Airlines 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 y Pratt & Whitney Canada.

Rolls-Royce sigue enfrentando retrasos en su programa de motores Trent 1000, usados en la flota de Boeing 787 de LATAM, con una mayor demanda de inspecciones y mantenimiento. Esto ha afectado la disponibilidad y la flexibilidad operativa de este avión para los operadores a nivel mundial, donde el impacto para LATAM alcanzó un máximo en julio de 2018. Si bien la situación ha mejorado en gran medida, no existe garantía de que no continuará y, por ende, que no reducirá la disponibilidad de los aviones Boeing 787, afectando así las operaciones y los resultados financieros de manera negativa.

En el contexto de nuestro proceso de Capítulo 11, 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 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 tra-

vés 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 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 Capítulo 11, algunos de nuestros acuerdos con proveedores y contratistas externos podrían ser rechazados.

Interrupciones o violaciones de seguridad de nuestra infraestructura o sistemas de tecnología de la información podrían interferir con 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 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 pasajeros 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 comercia-

les y estrategia de negocio. Terceros no autorizados podrían intentar acceder a nuestros sistemas o a la información a través de fraudes, engaños o incidentes de ciberseguridad. El hardware y software que desarrollamos o adquirimos podría tener defectos que pudieran comprometer la seguridad de la información de manera inesperada. El menoscabo de nuestros sistemas de tecnología que resulte en pérdidas, divulgación, uso ilícito o acceso a la información de los clientes, empleados y socios comerciales podría resultar en demandas legales o procesos judiciales, responsabilidad o sanciones regulatorias conforme a las leyes que protegen la privacidad de la información personal, interrupciones en nuestras operaciones y daños a nuestra reputación que, por sí solos o en conjunto, podrían afectar de manera adversa nuestro negocio.

Los 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 de nuestros gastos de operación totales (16.0% en 2020) 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 habi-

lidades 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 nuestro 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.

Nuestro negocio podría enfrentar consecuencias adversas si no logramos alcanzar acuerdos colectivos satisfactorios con los empleados sindicalizados.

Al 31 de diciembre de 2020, alrededor de 64% 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 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.

El grupo 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. De tiempo en tiempo, la industria de la aviación ha enfrentado una escasez de personal calificado, particularmente pilotos y técnicos de mantenimiento. Esta escasez de personal calificado se agrava aún más como resultado de nuestro proceso de Capítulo 11 y se extiende al personal que no es de vuelo. Asimismo, como sucede normalmente con la mayoría de nuestros competidores, el grupo podría, de vez en cuando, enfrentar una rotación considerable de nuestros empleados. Si la rotación de empleados, particularmente de pilotos y técnicos de mantenimiento, aumenta drásticamente, nuestros costos de capacitación serán sustancialmente mayores. LATAM no puede garantizar 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 Capítulo 11, el grupo podría experimentar un aumento de los niveles de desgaste de los empleados. La pérdida de personal clave o la erosión material de la moral de los empleados podría afectar la capacidad de ejecutar la estrategia e implementar iniciativas operativas, afectando negativamente al grupo.

RIESGOS RELACIONADOS CON LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN Y LOS PAÍSES EN DONDE OPERA EL GRUPO ***Nuestro desempeño depende en gran medida de las condiciones económicas de los países en donde opera el grupo. Condiciones económicas negativas en esos países tendrían un impacto adverso sobre el negocio del grupo y los resultados de la operación y provocarían que el precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADS se redujera.***

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, nuestro 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 en donde opera el grupo. La

incidencia de eventos similares en el futuro podría afectar de manera adversa nuestro negocio. El grupo planea seguir ampliando las operaciones con sede en Latinoamérica, lo que significa que el desempeño seguirá dependiendo en gran medida de las condiciones económicas de la región.

Cualquiera de los siguientes factores podría afectar de manera adversa el negocio, la situación financiera y los resultados de las 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 es posible garantizar 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 incrementar tarifas aéreas, lo que a su vez afectaría de manera importante y negativa nuestra situación financiera y los resultados de las 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 tari-

fas aeroportuarias en el futuro. Cualquier aumento de esta índole podría tener un efecto adverso sobre nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Algunos de los aeropuertos que atendemos (o que planeamos atender en el futuro) están sujetos a limitaciones de capacidad e imponen diversas restricciones, incluyendo para slots de despegue y aterrizaje en ciertos periodos del día y límites en el nivel de ruido de los aviones. No tenemos certeza de que el grupo podrá obtener la cantidad suficiente de slots, puertas de embarque u otras instalaciones en los aeropuertos para aumentar los servicios en línea con nuestra 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 rutas o reducir la utilización de los aviones. También es posible que las autoridades de aviación de los países en donde el grupo opera cambien las reglas de asignación de los slots de despegue y aterrizaje, como sucedió 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 países podrían afectar de manera adversa nuestro negocio y los resultados de las operaciones.

Nuestro negocio está altamente regulado y depende en gran medida del entorno regulatorio en los países en donde opera el grupo o donde planea operar. 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 nuestro fracaso para cumplir con las regulaciones aplicables podrían afectar de manera adversa nuestro negocio y los resultados de las operaciones.

Nuestro negocio, nuestra 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;

Gestión de riesgos FACTORES DE RIESGO

- 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 requirió que el gobierno federal aumentara las tasas de interés, hiciera cambios en la política fiscal y de seguridad social, implementara 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 de gobierno brasileñas 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 es posible asegurar que tales acuerdos bilaterales existentes continuarán o que podremos obtener más derechos de ruta bajo dichos acuerdos para cumplir con nuestros planes de expansión a futuro. Algunos acuerdos bilaterales también incluyen provisiones que requieren de una tenencia sustancial o de control efectivo. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. La suspensión de nuestros permisos para operar en ciertos aeropuertos o destinos, nuestra incapacidad para obtener autorizaciones favorables de despegue y aterrizaje en ciertos aeropuertos de alta densidad o la imposición de otras sanciones también podrían tener un impacto negativo sobre nuestro negocio. No podemos asegurar que un cambio en las leyes y regulaciones actuales por parte de un gobierno extranjero o la adopción de nuevas leyes o regulaciones no tendrá un importante efecto adverso sobre nuestro negocio, nuestra situación financiera o los resultados de nuestras operaciones.

Las pérdidas y responsabilidades en caso de un accidente que afecte a uno o más de nuestros aviones podrían afectar sustancialmente nuestro negocio.

Estamos expuestos a pérdidas catastróficas potenciales en caso de un accidente de aviación, incidente terrorista o algún otro evento similar. No podemos asegurar que, como resultado de un accidente aéreo o incidente importante:

- No necesitaremos aumentar nuestra cobertura de seguros;
- Nuestras primas de seguros no aumentarán sustancialmente;
- Nuestra cobertura de seguros cubrirá la totalidad de nuestra responsabilidad; o
- No nos veremos obligados a absorber pérdidas importantes.

Reclamaciones 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 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, la situación financiera y los resultados de las 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 las operaciones del grupo 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 operadores de bajo costo a los mercados locales en donde competimos, incluyendo los descritos anteriormente, podría tener un importante efecto adverso sobre nuestras operaciones y el desempeño financiero. Además, algunos de nuestros competidores también han presentado peticiones voluntarias bajo el Capítulo 11 del Código de Bancarrota. La capacidad de los competidores para ajustar significativamente su estructura de costos y ser más competitivos, como resultado de un proceso de reorganización de bancarrota u otra reestructuración financiera también podría 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 gru-

po no logre obtener dichas autorizaciones, mientras que otros competidores sí lo hagan. 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 en desventaja al grupo 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, o recibirán, apoyo del gobierno.

Asimismo, como resultado del entorno 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 bancarrota en Brasil y de autoridades judiciales superiores respecto del proceso de quiebra de Avianca Brasil podría aparecer como inconsistente con el Convenio de Ciudad del Cabo (CTC por sus siglas en inglés) que ha firmado Brasil, despertando inquietudes sobre los derechos de los acreedores sobre los financiamientos garantizados con aviones. Igualmente, si los acreedores perciben que estos dictámenes aumentan el riesgo del negocio para transacciones de arrendamiento u otras transacciones financieras que involucren aviones en Brasil, 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 nuestras actividades de financiamiento en Brasil se ven impactadas por tales sucesos.

Las operaciones del grupo 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 del grupo 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 afectarnos de manera adversa en diversos modos, incluyendo efectos adversos sobre la reputación del grupo.

En 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”) adoptó una resolución que creó el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA por sus siglas en inglés), que proporciona un marco para una medida mundial basada en el mercado para estabilizar las emisiones de dióxido de carbono (“CO₂”) en la aviación civil internacional (por ej., vuelos de aviación civil que salen de un país y llegan a otro). El CORSIA será implementado en etapas, empezando con la participación de los países miembros de la OACI de manera voluntaria durante una etapa piloto (de 2021 a 2023), seguida de una primera etapa (de 2024 a 2026) y luego una segunda etapa (a partir de 2027). Actualmente, el CORSIA se enfoca en definir normas para el seguimiento, reporte y verificación de emisiones de las operaciones aéreas, así como en definir los pasos para

compensar las emisiones de CO₂ posterior a 2020. En la medida en que la mayoría de los países en donde opera el grupo permanezcan como estados miembros de la OACI, en el futuro podríamos vernos afectados por las normas adoptadas conforme al marco del 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 los costos operativos y márgenes.

El 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 desastres naturales, epidemias (como el ébola o zika) y pandemias (como la pandemia de Covid-19), ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social. Situaciones como estas en uno o más de los mercados en donde opera el grupo 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 2011, la Empresa tomó la decisión de reducir sus vuelos a los Estados Unidos. En conjunto con la disminución del servicio, la Compañía 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 el negocio, la 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 sobre nuestros resultados financieros.

La pandemia de Covid-19 y las correspondientes restricciones de viaje generalizadas impuestas por los gobiernos, que están fuera del control del grupo LATAM, han dado lugar a un número sin precedentes de solicitudes de reembolso de pasajes de los clientes debido a vuelos modificados o cancelados. Aunque de momento se ha atendido este problema, no podemos asegurar que la pandemia de Covid-19 u otro brote de enfermedad contagiosa no dará lugar a más vuelos modificados o cancelados y no podemos predecir el monto total de reembolsos que los clientes podrían solicitar como resultado de los mismos. 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, el grupo tiene acuerdos con instituciones financieras que procesan transacciones con tarjetas de crédito de clientes para la ven-

ta de pasajes aéreos y otros servicios. Bajo algunos de los acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito, las instituciones financieras en ciertas circunstancias tienen el derecho de exigir que el grupo mantenga una reserva igual a una porción de venta anticipada de pasajes que han sido procesados por esa institución financiera, pero para los cuales aún no ha proporcionado el transporte aéreo. Dichas instituciones financieras pueden exigir que se establezcan reservas de efectivo u otro colateral o la retención de pagos relacionados con las cuentas por cobrar, incluso si el grupo 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 activar pactos de liquidez en estos acuerdos de procesamiento y, al hacerlo, podrían obligarnos a registrar garantías en efectivo con las compañías de tarjetas de crédito para la venta anticipada de pasajes.

El grupo LATAM está sujeto a riesgos relativos a procesos legales y administrativos que podrían afectar de manera adversa el negocio y el desempeño financiero en caso de un dictamen desfavorable.

La naturaleza del negocio nos expone a litigios relativos a temas laborales, de seguros y de seguridad, regulatorios, procesos fiscales y administrativos, investigaciones gubernamentales, reclamaciones 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 es posible 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, los Estados Unidos y en los diversos países en 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 garantizar que las políticas y los procedimientos internos bastarán para prevenir o detectar todas las prácticas inapropiadas, fraudes o violaciones de la ley por parte de filiales, empleados, directores, funcionarios, aliados, 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 regulaciones podría tener un efecto adverso importante sobre la reputación del negocio 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. Nuestro negocio, nuestra 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 créditos; racionamiento eléctrico; políticas fiscales, incluyendo aumentos de los impuestos y solicitudes retroactivas de devolución de impuestos; y otros eventos políticos, diplomáticos, sociales y económicos que afecten o sucedan dentro de los países en donde opera el grupo.

Por ejemplo, las acciones del gobierno brasileño para controlar la inflación e implementar otras políticas han conllevado controles salariales y de precios, depreciación del real, controles sobre envíos de fondos al extranjero, intervención del Banco Central para afectar las tasas de interés base y otras medidas. En el futuro, el nivel de intervención de los gobiernos latinoamericanos podría continuar o aumentar. No podemos asegurar que estas y otras medidas no tendrán un importante efecto adverso sobre la economía de

cada país respectivo y que, por ende, no afectará a nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

La inestabilidad y los disturbios sociales en Latinoamérica podrían afectar el negocio de manera adversa.

El grupo LATAM principalmente dentro de América Latina, por lo que está sujeta a una amplia gama de riesgos asociados a nuestras 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 (“Operación 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 respon-

sabilidad fiscal y el gobierno del 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.

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 los miembros del congreso. En respuesta a la disolución del Congreso, los ex miembros del órgano 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 a Vizcarra. La vicepresidenta Araoz renunció a su cargo como presidenta interina al día siguiente. El 14 de enero de 2020, la Corte Constitucional peruana declaró válida constitucional y legalmente la acción ejecutiva adoptada por el presidente Vizcarra. El 26 de enero de 2020 se celebraron elecciones legislativas para elegir al nuevo Congreso. El nuevo Congreso está fragmentado y probablemente será reemplazado en las próximas elecciones generales de abril de 2021.

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 las acusaciones que alegan que el Presidente Vizcarra recibió pagos ilícitos de empresas constructoras cuando era gobernador de Moquegua (entre 2011 y 2014). El 2 de noviembre de 2020, el Congreso peruano votó a favor de celebrar 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. Porque, en ese momento, Perú no tenía designado vicepresidentes, el entonces presidente del Congreso, Manuel Arturo Merino de Lama, asumió el cargo de presidente interino. Desde ese día, Perú ha estado sufriendo disturbios políticos y sociales, seguidos de múltiples protestas dentro del 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 cargo de presidente interino el 17 de noviembre de 2020 hasta el 28 de julio de 2021.

A pesar de lo anterior, Perú tiene previsto celebrar elecciones generales en abril de 2021 para elegir un nuevo presidente y un Congreso, lo que aumenta la incertidumbre en torno a la economía peruana. En el pasado, los gobiernos han impuesto controles a los precios, los tipos de cambio, las inversiones locales y extranjeras y el comercio internacional, han restringido la capacidad de las empresas para despedir empleados, expropiado activos del sector privado y prohibido el envío de utilidades a inversionistas extranjeros. No podemos estar seguros de si el nuevo gobierno peruano (nombrado por el Con-

greso) o el gobierno peruano que será elegido en 2021 continuarán llevando a cabo políticas económicas favorables a los negocios y de mercado abierto que estimulen el crecimiento y la estabilidad económicos.

En octubre de 2019, Chile experimentó importantes protestas relativas a la situación económica, que resultaron en la declaración del estado de emergencia en diversas ciudades principales. Las protestas en Chile comenzaron con críticas sobre inequidad social, la falta de una educación de calidad, pensiones pobres, aumentos en los precios y un salario mínimo bajo. Si los disturbios sociales en Chile continuaran o aumentaran, podrían resultar en retrasos operacionales o impactar de manera adversa nuestra capacidad de operación en Chile.

Asimismo, las actuales iniciativas para atender las inquietudes de los manifestantes están a 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 bajo discusión, pero podrían resultar en mayores pagos de nóminas y salarios, así como 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 referendo para volver a cambiar la Constitución a través de una convención constitucional. La elección para seleccionar la convención constitucional de 155 miembros se celebrará el 11 de abril de 2021. Posteriormente, la convención tendrá 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. Asimismo, Chile celebrará elecciones presidenciales y parlamentarias en noviembre de 2021.

Si bien las condiciones en Latinoamérica varían de un país a otro, las reacciones de nuestros 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.

Nuestro negocio depende de las condiciones económicas predominantes 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 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 eleva-

da e inestabilidad política, lo que ha resultado en consecuencias económicas adversas. No podemos 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. No podemos asegurar que la administración actual o las futuras mantendrán políticas económicas favorables a las empresas y de mercado abierto o políticas que estimulen el crecimiento económico y la estabilidad social. En Brasil, el PIB real de Brasil decreció 3.5% en 2015 y 3.3% en 2016, aumentó 1.3% en 2017 y 2018 y 1.1% en 2019, según el Instituto de Geografía y Estadística (Instituto Brasileiro de Geografia e Estadística o "IGBE"). 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. No podemos 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

Debido a que aún está por determinarse nuestra estructura de capital posterior a la bancarrota y cualquier cambio en nuestra estructura de capital puede tener un efecto adverso importante en los tenedores de los ADS o nuestras acciones, operar

los ADS o nuestras acciones durante la tramitación de nuestro proceso de Capítulo 11 es altamente especulativo y plantea riesgos sustanciales.

Nuestra estructura de capital posterior a la bancarrota se establecerá de conformidad con un plan de reorganización que requiere la aprobación del tribunal de Quiebras. La reorganización de nuestra estructura de capital puede incluir intercambios de nuevos instrumentos de capital por instrumentos de capital existentes o de instrumentos de deuda por instrumentos de capital, lo que diluiría cualquier valor de nuestros instrumentos de capital existentes, o que puede prever la extinción de todas las participaciones de capital existentes en nuestra compañía. 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 de Capítulo 11, el 10 de junio de 2020, la Bolsa de Nueva York (NYSE) notificó a la SEC su intención de retirar los ADS del listado y el registro en la Bolsa de Nueva York, con efecto en la apertura del mercado el 22 de junio de 2020. A la fecha de esta memoria anual, los ADS se negocian en el mercado extrabursátil (OTC), que es un mercado menos líquido. No es posible garantizar que los ADS seguirán operando en el mercado extrabursátil o que existirá un mercado público para los ADS en el futuro, que los corredores-distribuidores seguirán proporcionando cotizaciones públicas de los ADS, que el volumen de negociación de los ADS será suficiente para prever un mercado comercial eficiente, que las cotizaciones de los ADS puedan ser bloqueadas en el futuro o que seremos capaces de volver a ofrecer los ADS en un bolsa de valores.

Los precios de negociación de los ADS o de nuestras acciones no guardan relación alguna con la recuperación real, si la hubiera, por parte de sus tenedores en el contexto de nuestro proceso de Capítulo 11. Además, los precios de negociación de ADS o nuestras acciones pueden experimentar fluctuaciones y volatilidad significativas. Debido a estos y otros riesgos descritos en esta memoria anual, la negociación de los ADS o nuestras acciones durante la tramitación de nuestro proceso de Capítulo 11 plantea riesgos sustanciales e instamos a extremar precauciones 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 grupos de accionistas, el Grupo Cueto (el “Grupo Cueto”), poseía 16,39% de nuestras acciones ordinarias al 28 de febrero de 2021. El Grupo Amaro (el “Grupo Amaro”), al 28 de febrero de 2021, tenía 6,40% de las acciones de LATAM a través de TEP Chile y TEP Aeronáutica S.A. El Grupo Amaro poseía anteriormente una participación de 21,88% en Costa Verde Aeronáutica S.A., el principal vehículo legal a través del cual el Grupo Cueto detenta sus acciones de LATAM, que incluían 4,42% del 6,40% de las acciones de LATAM en poder del Grupo Amaro. Sin embargo, el 28 de diciembre de 2020, se creó TEP Aeronáutica S.A. a través de una escisión de Costa Verde Aeronáutica S.A. y la participación del Grupo Amaro en Costa Verde Aeronáutica S.A. fue transferida a la nueva sociedad, con el Grupo

Amaro como único propietario y que, al 28 de febrero de 2021, poseía un 4,42% de las acciones de LATAM. En línea con un acuerdo existente de accionistas, el Grupo Cueto y el Grupo Amaro también han acordado usar sus esfuerzos de buena fe para llegar a un acuerdo y actuar en conjunto en todas las acciones que emprenda nuestro directorio o asambleas de accionistas y, de no poder llegar a tal acuerdo, seguir las propuestas de nuestro directorio. Las decisiones de la Empresa que requieran una mayoría de votos según la ley chilena también están sujetas a acuerdos de voto entre el Grupo Cueto y el Grupo Amaro. Asimismo, otros accionistas incluyendo a Delta Air Lines, Inc. que, al 28 de febrero de 2021, tenía 20,00% de nuestras acciones ordinarias y Qatar Airways Investments (UK) Ltd., que, al 28 de febrero de 2021, tenía 9,999999918% de nuestras acciones ordinarias, podrían tener intereses que difieran de los de nuestros demás accionistas.

De acuerdo con los términos del Contrato de Depósito que rige nuestros ADS, si los tenedores de los ADS no proporcionan a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su capacidad de depositario de los ADS, instrucciones oportunas para el voto de las acciones ordinarias subyacentes a sus ADR, el depositario se dará por instruido para otorgar a una persona designada por el directorio el derecho discrecional de voto sobre esas acciones ordinarias. La persona designada por el directorio para ejercer este derecho discrecional de voto podría tener intereses que se alinean con los de nuestros accionistas mayoritarios, pero que difieran de los de nuestros demás accionistas. Históricamente los miembros de nuestro directorio han elegido al presidente para ejercer este derecho; por ejemplo, los miembros del directorio elegidos por los accionistas en 2020 designaron a Ignacio Cueto para ocupar este puesto.

La operación de nuestros ADS y acciones ordinarias en los mercados de valores es limitada y podría sufrir una mayor falta de liquidez y volatilidad de precios.

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 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, las regulaciones del Banco Central de Chile han impuesto en el pasado tales controles cambiarios. No obstante, los inversionistas extranjeros todavía tienen que proporcionar al Banco Central información relacionada con las inversiones de capital y deben llevar a cabo tales operaciones dentro del mercado cambiario 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 ADSs no pueda ejercer sus derechos de opción preferente porque no se ha presentado una declaración de registro, el depositario intentará vender los derechos de opción preferente del tenedor y distribuir los ingresos netos de la venta, netos de los honorarios y gastos del depositario, al tenedor, siempre que exista un mercado secundario para dichos derechos y se pueda reconocer una prima sobre el coste de la venta. Se puede esperar que se desarrolle un mercado secundario para la venta de derechos de opción preferente si el precio de suscripción de nuestras acciones ordinarias tras el ejercicio de los derechos está por debajo del precio de mercado predominante de nuestras acciones comunes. Sin embargo, no podemos asegurar que se desarrollará un mercado secundario de derechos de opción preferente en relación con cualquier emisión futura de nuestras acciones ordinarias o que si se desarrolla un mercado, se pueda reconocer una prima en su venta. Los montos recibidos a cambio de la venta o cesión de derechos de opción preferente relacionados con nuestras acciones comunes estarán sujetos a impuestos en Chile y en los Estados Unidos. La incapacidad de los tenedores de los ADS de ejercer derechos de opción preferente 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 de opción preferente. Si no se desarrolla un mercado secundario para la venta de derechos de opción preferente y tales derechos no pueden venderse, caducarán y el titular de nuestras ADS no obtendrá ningún valor de la concesión de los derechos de opción preferente. En cualquier caso, el interés de capital de un tenedor de nuestros ADS en nuestra compañía se diluirá proporcionalmente.

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 (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.

Cambio climático

305-1, 305-2, 305-3, 305-4 y 305-5

GASES DE EFECTO INVERNADERO (t CO ₂ e)	2017	2018	2019	2020	Δ 2020/2019
Emisiones directas ¹	11.051.171	11.513.608	12.149.725	5.614.368	-53,79%
Emisiones indirectas ²	24.498	16.759	18.423	16.355	-11,23%
Otras emisiones indirectas ³	11.382	4.750	218.174	24.827	-88,62%
Total	11.087.051	11.535.117	12.386.323	5.655.551	-54,34%
Intensidad de emisiones en la operación total (kg CO ₂ e/100 RTK)	79,89	80,34	83,69	81,62	-2,48%
Intensidad de emisiones en las operaciones aéreas (kg CO ₂ e/100 RTK)	79,45	80,06	82,02	80,69	-1,62%
Intensidad de emisiones (valor neto) en la operación total (kg CO ₂ e/100 RTK) ⁴	77,50	77,86	82,79	79,68	-3,76%

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	3,15 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

ALCANCE DE LA INFORMACIÓN (%)	2017	2018	2019	2020
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

305-6 y 305-7

EMISIONES ATMOSFÉRICAS SIGNIFICATIVAS	2017	2018	2019	2020	Δ 2020/2019 (%)
Óxidos de nitrógeno (NOx) – (t)	37.876	39.485	41.697	19.207	-53,9%
Intensidad en la operación de pasajeros (g / RPK)	0,253	0,256	0,261	0,273	4,6%
Intensidad en la operación de carga (g / RTK)	1,822	1,718	1,880	1,792	-4,7%
Óxidos de azufre (SOx) – (t)	1.678	1.749	1.847	851	-53,9%
Intensidad en la operación de pasajeros (g / RPK)	0,011	0,011	0,012	0,012	4,6%
Intensidad en la operación de carga (g / RTK)	0,081	0,076	0,083	0,079	-4,7%
Gases que afectan la capa de ozono ¹	23,84	46,7	21,2	7,8	-63,3%

1 Incluye (2018): Halon-1301; HCFC-141b; HCFC-22; HFC-125; HFC-134a; HFC143a; HFC-32; R410A; y R507A.

Gestión ambiental y ecoeficiencia

302-1

CONSUMO INTERNO DE ENERGÍA (TJ)	2017	2018	2019	2020
Energía no renovable				
Combustible de aviación	151.502,79	157.940,61	166.786,63	76.826,10
Gasolina	7,81	6,90	9,64	3,97
Diesel	271,81	178,10 ¹	118,63	97,74
GLP	7,10	7,60	8,35	6,28
Gas natural	0,59	0,41	0,42	0,29
Electricidad ²	136.755,77	106.125,12	55.194,86	35.961,65
Total energía no renovable	288.545,87	264.258,74	222.118,53	112.896,04
Energía renovable				
Etanol	0,09	0,25	20,65	0,20
Electricidad ²	103.612,59	76.181,32	161.444,19	105.624,34
Total energía renovable ³	103.612,68	76.181,57	161.464,84	105.624,55
Total	392.158,55	340.440,31	383.583,38	218.520,59

¹ Hubo una disminución en el consumo de Chile debido a la tercerización de los servicios de manejo en tierra (*ground handling*).

² La electricidad consumida proviene de diversas fuentes. El porcentaje de participación de cada una de las fuentes varía año con año según la red eléctrica de cada país.

³ Difiere de lo publicado en reportes anteriores porque se corrigió la consideración de energía eléctrica renovable y no renovable.

Desafío conjunto

GRUPO LATAM Y FILIALES – TASA DE ROTACIÓN (%) 401-1			
	2018	2019	2020
Por género			
Hombres	9,9	12,3	60,6
Mujeres	20,8	15,9	49,6
Por rango de edad			
Hasta 30 años	30,6	23,0	82,2
De 31 a 40 años	11,9	11,9	50,6
De 41 a 50 años	3,7	7,9	35,5
De 51 a 60 años	1,7	7,8	42,2
A partir de 61 años	1,9	15,2	104,2
Por país			
Argentina ¹	8,3	7,8	181,3
Brasil	15,9	11,2	45,3
Chile	13,4	18,8	56,3
Colombia	10,9	18,0	40,8
Ecuador	13,1	17,8	65,1
Estados Unidos	16,0	22,2	37,2
Perú	8,0	13,0	57,0
Otros	34,4	17,8	77,33
Total	14,2	13,7	53,7

1 Las operaciones domésticas de la filial fueron suspendidas en junio de 2020.

GRUPO LATAM Y FILIALES – NUEVAS CONTRATACIONES 401-1	TOTAL	TASA
Argentina ¹	40	4,8%
Brasil	927	6,0%
Chile	530	7,4%
Colombia	81	7,3%
Ecuador	32	6,7%
Estados Unidos	9	4,3%
Perú	254	9,4%
Otros	23	4,9%
Total	1.896	6,7%

Seguridad del equipo

GRUPO LATAM Y FILIALES – SEGURIDAD LABORAL 403-9	TOTAL	TASA
Lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias ¹		
Perú	3	0,09
Otras filiales	0	0,00
Total	3	0,01
Lesiones por accidente laboral registrables ²		
Argentina	4	0,24
Brasil	60,5	0,32
Chile	45,0	0,54
Colombia	3,0	0,25
Ecuador	8,0	1,39
Perú	20,0	0,61
Otros (incluye Estados Unidos)	5,0	0,29
Total	145,5	0,41
Fallecimientos resultantes de lesión por accidente laboral ³	0	0,00

Notas:

Las tasas son calculadas siguiendo la fórmula Total de incidentes/Dotación promedio X 100.

1 No incluye fallecimientos. Obs.: Perú fue la única filial donde ocurrieron accidentes laborales con grandes consecuencias en 2020.

2 Incluye fallecimientos.

3 Incluye accidentes de trayecto en los casos en donde el transporte es realizado por LATAM. Obs.: no hubo ningún fallecimiento.



**INFORMES
FINANCIEROS**



Estados financieros



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS
31 DE DICIEMBRE DE 2020

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
MUS\$ - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
MMUS\$ - MILLONES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
COP - PESOS COLOMBIANOS
BRL/R\$ - REALES BRASILEÑOS
MRS - MILES DE REALES BRASILEÑOS



INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 9 de marzo de 2021

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 2020 y 2019, los estados de resultados consolidados 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, 9 de marzo de 2021
Latam Airlines Group S.A. y filiales
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 2020 y 2019, 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, la Sociedad se ha visto impactada en sus operaciones producto de la pandemia COVID 19 y se ha incluido una declaración de la existencia de una duda sustancial acerca de la capacidad de la Sociedad 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.

Énfasis en un asunto - Proceso voluntario de reorganización y reestructuración de su deuda

Tal como se indica en la Nota 2 a los estados financieros consolidados, con fecha 26 de mayo de 2020 y 9 de julio de 2020, la Sociedad matriz y algunas de sus filiales 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. No se modifica nuestra opinión en relación con este asunto.

Firmado digitalmente por Renzo Piero Corona Spedaliere RUT: 6.373.028-9. El certificado correspondiente puede visualizarse en la versión electrónica de este documento.

Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

Notas	Página
1 - Información general	1
2 - Resumen de principales políticas contables	5
2.1. Bases de preparación	5
2.2. Bases de consolidación	16
2.3. Transacciones en moneda extranjera	17
2.4. Propiedades, plantas y equipos	19
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía	20
2.6. Plusvalía	20
2.7. Costos por intereses	21
2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	21
2.9. Activos financieros	21
2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura	22
2.11. Inventarios	23
2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	24
2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo	24
2.14. Capital emitido	24
2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	24
2.16. Préstamos que devengan intereses	24
2.17. Impuestos corrientes y diferidos	25
2.18. Beneficios a los empleados	25
2.19. Provisiones	26
2.20. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes	26
2.21. Arrendamientos	28
2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	29
2.23. Mantenimiento	29
2.24. Medioambiente	30
3 - Gestión del riesgo financiero	31
3.1. Factores de riesgo financiero	31
3.2. Gestión del riesgo del capital	47
3.3. Estimación del valor justo	47
4 - Estimaciones y juicios contables	50
5 - Información por segmentos	54
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo	55
7 - Instrumentos financieros	56
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes	58
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas	60
10 - Inventarios	61
11 - Otros activos financieros	62
12 - Otros activos no financieros	63
13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	64

14 - Inversiones en subsidiarias	65
15 - Activos intangibles distintos de la plusvalía	68
16 - Plusvalía y activos intangibles de vida útil indefinida	69
17 - Propiedades, plantas y equipos	72
18 - Impuestos corrientes y diferidos	79
19 - Otros pasivos financieros	83
20 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	94
21 - Otras provisiones	95
22 - Otros pasivos no financieros	98
23 - Provisiones por beneficios a los empleados	99
24 - Cuentas por pagar, no corrientes	101
25 - Patrimonio	101
26 - Ingresos de actividades ordinarias	105
27 - Costos y gastos por naturaleza	106
28 - Otros ingresos, por función	108
29 - Moneda extranjera y diferencias de cambio	108
30 - Ganancia (pérdida) por acción	116
31 - Contingencias	117
32 - Compromisos	131
33 - Transacciones con partes relacionadas	134
34 - Pagos basados en acciones	135
35 - Estado de flujo de efectivo	136
36 - Medioambiente	139
37 - Hechos posteriores a la fecha de los Estados Financieros	140

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS	Nota	A131 de	A131 de
		diciembre de	diciembre de
		2020	2019
		MUS\$	MUS\$
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	1.695.841	1.072.579
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	50.250	499.504
Otros activos no financieros, corrientes	12	155.892	313.449
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	599.381	1.244.348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	158	19.645
Inventarios corrientes	10	323.574	354.232
Activos por impuestos corrientes	18	42.320	29.321
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		2.867.416	3.533.078
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	276.122	485.150
Total activos corrientes		3.143.538	4.018.228
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	33.140	46.907
Otros activos no financieros, no corrientes	12	126.782	204.928
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	4.986	4.725
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15 - 16	1.046.559	1.448.241
Plusvalía	16	-	2.209.576
Propiedades, plantas y equipos	17	10.730.269	12.919.618
Activos por impuestos diferidos	18	564.816	235.583
Total activos no corrientes		12.506.552	17.069.578
Total activos		15.650.090	21.087.806

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

PATRIMONIO Y PASIVOS	Nota	A131 de	A131 de
		diciembre de	diciembre de
		2020	2019
		MUS\$	MUS\$
PASIVOS			
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 19	3.055.730	1.885.660
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 20	2.322.125	2.222.874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	812	56
Otras provisiones, corrientes	21	23.774	5.206
Pasivos por impuestos corrientes	18	656	11.925
Otros pasivos no financieros, corrientes	22	2.088.791	2.835.221
Total de pasivos corrientes distintos de los pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta		7.491.888	6.960.942
Total pasivos corrientes		7.491.888	6.960.942
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 19	7.803.801	8.530.418
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 24	651.600	619.110
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corriente	7 - 9	396.423	-
Otras provisiones, no corrientes	21	588.359	286.403
Pasivo por impuestos diferidos	18	384.280	616.803
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	23	74.116	93.570
Otros pasivos no financieros no corrientes	22	702.008	851.383
Total pasivos no corrientes		10.600.587	10.997.687
Total pasivos		18.092.475	17.958.629
PATRIMONIO			
Capital emitido	25	3.146.265	3.146.265
Ganancias (pérdidas) acumuladas	25	(4.193.615)	352.272
Acciones propias en cartera	25	(178)	(178)
Otras reservas		(1.388.185)	(367.577)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		(2.435.713)	3.130.782
Participaciones no controladoras	14	(6.672)	(1.605)
Total patrimonio		(2.442.385)	3.129.177
Total patrimonio y pasivos		15.650.090	21.087.806

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCIÓN

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2020 MUSS	2019 MUSS
Ingresos de actividades ordinarias	26	3.923.667	10.070.063
Costo de ventas	27	(4.513.228)	(7.951.269)
Ganancia (pérdida) bruta		(589.561)	2.118.794
Otros ingresos, por función	28	411.002	360.864
Costos de distribución	27	(294.278)	(580.046)
Gastos de administración	27	(499.512)	(735.218)
Otros gastos, por función	27	(692.939)	(422.792)
Gastos de actividades de reestructuración	27	(990.009)	-
Otras ganancias (pérdidas)	27	(1.874.789)	11.525
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		(4.530.086)	753.127
Ingresos financieros		50.397	26.283
Costos financieros	27	(586.979)	(589.934)
Diferencias de cambio		(48.403)	(32.571)
Resultado por unidades de reajuste		9.348	(14.989)
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		(5.105.723)	141.916
Gasto por impuesto a las ganancias	18	550.188	53.697
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		(4.555.535)	195.613
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		(4.545.887)	190.430
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	14	(9.648)	5.183
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		(4.555.535)	195.613
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCION			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	30	(7,49642)	0,31403
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	30	(7,49642)	0,31403

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	
		2020 MUSS	2019 MUSS
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		(4.555.535)	195.613
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	(3.968)	(10.636)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		(3.968)	(10.636)
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		(894.394)	(243.271)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		(894.394)	(243.271)
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	19	(119.970)	66.856
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		(119.970)	66.856
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		(1.014.364)	(176.415)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		(1.018.332)	(187.051)
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	924	2.873
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio		924	2.873
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		959	414
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio		959	414
Total otro resultado integral		(1.016.449)	(183.764)
Total resultado integral		(5.571.984)	11.849
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		(5.566.991)	15.250
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		(4.993)	(3.401)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		(5.571.984)	11.849

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora													
	Cambios en otras reservas											Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias (pérdidas) acumuladas					
	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)	-	-	(1021.104)	(1021.104)	4.655	(1016.449)		
Total resultado integral		-	-	(900.226)	(117.833)	(3.045)	-	-	(1021.104)	(5.566.991)	(4.993)	(5.571.984)		
Transacciones con los accionistas														
Dividendos	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
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)	(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 CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

Nota	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias (pérdidas) acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladas	Patrimonio total	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Patrimonio													
Saldo inicial al 1 de enero 2019	3.146.265	(178)	(2.656.644)	(9.333)	(15.178)	37.874	2.638.916	(4.365)	218.971	3.360.693	79.908	3.440.601	
Cambios en patrimonio													
Resultado integral													
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	190.430	190.430	5.183	195.613	
Otro resultado integral		-	(233.643)	66.225	(7.762)	-	-	(175.180)	-	(175.180)	(8.584)	(183.764)	
Total resultado integral		-	(233.643)	66.225	(7.762)	-	-	(175.180)	190.430	15.250	(3.401)	11.849	
Transacciones con los accionistas													
Dividendos	25	-	-	-	-	-	-	-	(57.129)	(57.129)	-	(57.129)	
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	-	-	-	-	(1.585)	(186.447)	(188.032)	-	(188.032)	(78.112)	(266.144)	
Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	(1.585)	(186.447)	(188.032)	(57.129)	(245.161)	(78.112)	(323.273)	
Saldos al 31 de diciembre de 2019		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

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 terminados al 31 de diciembre	
		2020 MUS\$	2019 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		4.620.409	11.079.333
Otros cobros por actividades de operación		51.900	127.683
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(3.817.339)	(6.663.875)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(1.227.000)	(1.644.806)
Otros pagos por actividades de operación		(70.558)	(267.643)
Impuestos a las ganancias pagados		(65.692)	(45.311)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	13.593	241.286
Flujo de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		(494.697)	2.826.667
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		1.464.012	4.063.582
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(1.140.940)	(4.131.890)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		75.566	50.322
Compras de propiedades, planta y equipo		(324.264)	(1.276.621)
Compras de activos intangibles		(75.433)	(140.173)
Intereses recibidos		36.859	17.822
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(2.192)	(2.249)
Flujo de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		33.608	(1.419.207)
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)	(294.105)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		1.425.184	1.781.728
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		560.296	93.000
Préstamos de entidades relacionadas		373.125	-
Reembolsos de préstamos		(793.712)	(1.860.455)
Pagos de pasivos por arrendamientos		(122.062)	(398.992)
Dividendos pagados		(571)	(55.116)
Intereses pagados		(210.418)	(550.877)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(107.788)	(58.704)
Flujo de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		1.120.829	(1.343.521)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		659.740	63.939
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre efectivo y equivalentes al efectivo		(36.478)	(73.002)
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		623.262	(9.063)
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	1.072.579	1.081.642
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	1.695.841	1.072.579

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 2020 Y 2019

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).

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 2020 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 604.407.693 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., Costa Verde Aeronáutica SpA, e Inv. Costa Verde Ltda y Cia en CPA, es dueño del 16,39% de las acciones emitidas por la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad contaba con un total de 4.131 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 8,75% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad tuvo un promedio de 35.717 empleados, terminando este ejercicio con un número total de 29.115 personas, distribuidas en 4.477 empleados de Administración, 15.664 en Operaciones, 5.918 Tripulantes de Cabina y 3.056 Tripulantes de Mando.

Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Porcentajes de participación

RUT	Sociedad	Pais de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2020			Al 31 de diciembre de 2019		
				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	49,0000	21,0000	70,0000
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	E.E.U.U.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	E.E.U.U.	US\$	99,9714	0,0286	100,0000	99,9714	0,0286	100,0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,9999	0,0001	100,0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	99,8900	0,1100	100,0000	99,8900	0,1100	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	96,2208	3,7792	100,0000	96,2208	3,7792	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	99,9800	0,0200	100,0000	99,9800	0,0200	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,7100	0,2900	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.	E.E.U.U.	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	TAM S.A. y Filiales (*)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

(*) Al 31 de diciembre de 2020, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 99,9983% sobre los derechos económicos y un 51,04% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 863 del gobierno de Brasil implementada en diciembre de 2018 que permite a capitales extranjeros tener hasta un 100% de la propiedad.

(b) Información financiera

RUT	Sociedad	Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2020			Al 31 de diciembre de 2019			Por los ejercicios terminados	
		Activos	Pasivos	Patrimonio	Activos	Pasivos	Patrimonio	Al 31 de diciembre de 2020	2019
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	404.944	1.624.944	(1.219.539)	632.673	1.487.248	(853.624)	(290.980)	(26.551)
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	66.172	486.098	175.623	519.363	510.672	8.691	(175.485)	(3.550)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	749.789	567.128	182.661	634.852	462.666	172.186	10.936	(4.157)
Extranjera	Connecta Corporation	57.922	17.335	40.587	64.110	24.023	40.087	500	1.677
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	25.050	26.265	(12.15)	22.068	23.102	(1034)	(181)	802
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	546.216	347.714	198.502	359.335	142.423	216.912	(39.032)	14.610
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	20.132	11.576	8.556	20.182	12.601	7.581	500	796
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	(6)	-	(6)	(10)	-	(10)	-	-
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (*)	2.18.435	14.355	203.829	48.929	15.228	33.450	(92.623)	(6.579)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	250.027	86.691	130.823	65.422	78.890	(12.111)	1452	(2.497)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales (*)	1.394	65	1.329	1.329	50	1.279	50	(54)
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	2.181	625	1.556	2.378	1.075	1.303	60	(282)
Extranjera	Latam Finance Limited	13.10.735	1.584.311	(273.576)	1.362.762	1.531.238	(168.476)	(105.100)	(90.736)
Extranjera	Peuco Finance Limited	1.307.721	1.307.721	-	664.458	664.458	-	-	-
Extranjera	Professional Airline Services INC.	17.345	14.772	2.573	3.509	1.950	1.559	1.014	1.096
Extranjera	Jarletul S.A.	34	1076	(1042)	150	860	(710)	(332)	(603)
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	3.110.055	3.004.935	105.120	5.090.180	3.550.875	1.539.305	(1.025.814)	186.140

(*) 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. Dia Patagonia Limited, Alma Leasing C.O. Limited, FC Initial Leasing Limited, Vari Leasing Limited, Dia Iguazu Limited, Condor Leasing C.O. Limited, FI Timothy 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 considerar que la Matriz mantiene el control sobre dichas entidades.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2019 y 31 de diciembre de 2020, se detallan a continuación:

(1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.

- 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. Sin embargo, la composición accionaria no se ha modificado.
- 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%.
- En abril de 2019 TAM Linhas Aereas S.A., por medio de una oferta pública de acciones, adquirió el 27,26% de las acciones de Multiplus S.A., de propiedad de los accionistas minoritarios. Con posterioridad la Sociedad TAM S.A. cedió el 72,74% de su participación en Multiplus S.A., a través de un aumento de capital, a TAM Linhas Aerea S.A.; al quedar el 100% de las acciones bajo control de TAM Linhas Aereas S.A. se realizó la fusión con Multiplus S.A., dejando de existir, esta última sociedad, como una empresa independiente el 31 de mayo de 2019. Como resultado de la fusión por incorporación el Programa de coalición y fidelización de Multiplus S.A. que fue identificado como una Unidad Generadora de Efectivo (UGE) independiente, y que además representaba un segmento operativo, pasa a formar parte, al igual que los otros programas de fidelización del grupo (LATAM Pass y LATAM Fidelidade), de la UGE Transporte Aéreo, además desde ese momento LATAM queda con un único segmento operativo.

- Por escritura pública de fecha 20 de noviembre de 2019, la sociedad LATAM Airlines Group S.A. adquirió el 100% de las acciones de la sociedad LATAM TRAVEL CHILE S.A.

En virtud de lo dispuesto en el N° 2 del Art. 103 de la Ley N° 18.046 sobre sociedades anónimas, por haberse reunido la totalidad de las acciones en manos de un solo accionista y por haber transcurrido el plazo de 10 días sin haberse enmendado dicha situación, la sociedad LATAM TRAVEL CHILE S.A. se ha disuelto de pleno derecho con fecha 1 de diciembre de 2019.

Como consecuencia de la disolución de la sociedad LATAM TRAVEL CHILE S.A., la sociedad LATAM Airlines Group S.A. asume desde dicha fecha todas las obligaciones y derechos que correspondían a la primera.

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

Los presentes estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. corresponden al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020 y de 2019 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 2019, excepto por las normas e interpretaciones adoptadas a partir del 1 de enero de 2020.

(a) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2020:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIIF 3: Combinaciones de negocios.	octubre 2018	01/01/2020
Enmienda a NIC 1: Presentación de Estados Financieros y NIC 8 Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores.	octubre 2018	01/01/2020
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros; NIC 39: Instrumentos financieros: Reconocimiento y medición; y NIIF 7: Instrumentos financieros: Información a revelar.	septiembre 2019	01/01/2020

La aplicación de estos pronunciamientos contables a partir del 1 de enero de 2020, no tuvieron efectos significativos en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

(b) Pronunciamientos contables no vigentes para el ejercicio financiero iniciado el 1 de enero de 2020:

(b.1.) No adoptados en forma anticipada:

	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
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
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	septiembre 2014	Por determinar

(ii) Mejoras

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
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.

(b.2.) Adoptados en forma anticipada:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIIF 16: Arrendamientos.	mayo 2020	01/06/2020

(b.3.) 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 modificará esta política contable y adoptará 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, 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 MUSS (380).

Los requerimientos de la contabilidad de cobertura de la NIIF 9 serán 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 se encuentra modificando 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.

(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\$ 4.546 para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020. A esa fecha, la Compañía presenta un capital de trabajo negativo por MMUS\$ 4.348 y requerirá de capital de trabajo adicional durante el año 2021 para respaldar una operación comercial sostenible. Al 31 de diciembre de 2020, la compañía tiene un patrimonio negativo de MMUS\$ 2.436, que corresponde al patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora.

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 (Bankruptcy Court). 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. Las peticiones de reorganización para cada uno de los Deudores están siendo administrados conjuntamente bajo el título "In re LATAM Airlines Group S.A." 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.

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. Los Deudores aún no han preparado o presentado ante el Bankruptcy Court un plan de reorganización y, de conformidad con la sección 1121 del Bankruptcy Code, tienen el derecho exclusivo de proponer dicho plan hasta el 30 de junio de 2021, antes o en una fecha posterior si es ordenado por el Bankruptcy Code. El plan final de reorganización, que solo puede adoptarse después de cumplir con todos los requisitos establecidos en las secciones 1126 y 1129 del Bankruptcy Code y 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.

Eventos que condujeron a acogerse al Capítulo 11

Desde el primer trimestre del año 2020 el negocio de transporte de pasajeros se ha visto 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%.

El tráfico de pasajeros del Grupo LATAM para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020 disminuyó en un 65,8% comparado con año 2019.

La Compañía, con el fin de proteger la liquidez, ha realizado 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.

En el segundo trimestre del año 2020 la Compañía estimó que la reactivación de la operación sería durante el tercer y cuarto trimestre de 2020. Al momento de la emisión de los estados financieros consolidados, hay una reactivación de la operación la cual se eleva hasta un 30% aproximadamente, sin embargo, el momento exacto y el ritmo de la recuperación son inciertos, dado el impacto significativo de la pandemia en los países en los que se opera.

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\$ 2.450 en un financiamiento del deudor en posesión (DIP Facility) (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. En relación con un plan de reorganización, la Compañía también puede requerir una nueva línea de crédito o "financiamiento de salida". La capacidad de la Compañía para obtener dicha aprobación y financiamiento dependerá, entre otras cosas, del momento y el resultado de varios asuntos relacionados con la presentación de la reorganización. 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 periodo y hasta la fecha en que se confirma el plan de reorganización. El 1 de octubre de 2020, el Tribunal emitió una orden que amplía el periodo por el cual los Deudores tienen el derecho exclusivo de presentar un plan de reorganización hasta el 29 de enero de 2021 inclusive; el 12 de enero de 2021, la Compañía solicitó una nueva prórroga hasta el 30 de junio de 2021. La que fue otorgada por el Bankruptcy Court

Actualmente, la Compañía espera que cualquier plan de reorganización propuesto proporcione, entre otras cosas, mecanismos para la liquidación de reclamos contra sus bienes, el tratamiento de sus accionistas y acreedores actuales y ciertas materias de gobierno corporativo y asuntos administrativos relacionados con la Compañía una vez reorganizada. 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. No puede garantizarse que la Compañía podrá obtener la aprobación del plan de reorganización propuesto al Bankruptcy Court.

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 incertidumbre producto de la pandemia COVID-19 y la imposibilidad de conocer a esta fecha su duración y, en consecuencia, existe una duda sustancial respecto a 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, vender activos o celebrar una fusión u otra combinación con un tercero, cualquiera de los cuales podría afectar negativamente el valor de sus acciones, o dejarlas sin valor. Si la Compañía emite títulos de deuda o acciones, dichos valores pueden disfrutar de derechos, privilegios y prioridades superiores a los que tienen los accionistas actuales, lo que diluye el valor de las acciones. 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 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.

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. El 12 de junio de 2020 uno de los miembros del Comité de Acreedores, Compañía de Seguros de Vida Consorcio Nacional de Seguros S.A. renunció al Comité de Acreedores. No se ha designado fideicomisario ni examinador en ninguno de estos Casos del Capítulo 11. No se ha solicitado ni designado ningún otro Comité oficial.

Aceptación y rechazo de Contratos Ejecutivos (“Executory Contracts”)

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 nota 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, los Deudores han realizado solicitudes para asumir múltiples arrendamientos aeroportuarios en Miami-Dade, LAX y JFK relacionados con los negocios de pasajeros y carga de los Deudores.

Además, los Deudores tienen o presentarán mociones para rechazar ciertos arrendamientos de aeronaves y motores.

Fecha de aprobación de la Corte de Bancarrota:	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 avión 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

Al 31 de diciembre de 2020, 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 relacionado, 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 en el resultado como gastos de actividades de reestructuración.

El 23 de noviembre de 2020, La Bankruptcy Court también emitió una orden que autoriza a los Deudores a asumir acuerdos comerciales clave con Delta Air Lines, Inc. En relación con esto, los Deudores tienen o presentarán mociones para celebrar ciertos acuerdos de enmienda de arrendamiento de aeronaves que tienen el efecto de, entre otras cosas, reducir las obligaciones de pago de arrendamientos de los Deudores. El 31 de diciembre de 2020, la Bankruptcy Court emitió una orden que autorizaba a los Deudores a celebrar un acuerdo de enmienda de arrendamiento con Vermillion Aviation (Two) Limited. El acuerdo requiere que los Deudores asuman el arrendamiento modificado mediante un plan de reorganización, con ciertas excepciones limitadas.

Declaraciones y Anexos:

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 (los "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, por ejemplo: "Monthly Operating Report" (MOR). La Sociedad presenta estos anexos y declaraciones en forma mensual.

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)).

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 Reclamación 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 6.000 reclamaciones presentadas 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, la Sociedad también ha presentado una moción solicitando la aprobación de procedimientos alternativos de resolución de disputas para resolver ciertas disputas de reclamos fuera de la Bankruptcy Court. Dada la necesidad de conciliar las reclamaciones contra los libros y registros de la Sociedad y resolver las disputas de reclamaciones tanto dentro como fuera de la Bankruptcy Court, la Sociedad aún no puede hacer una estimación confiable del conjunto final de reclamaciones, tanto en términos de la cantidad final de reclamaciones y el valor de dichas reclamaciones.

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 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 justo 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 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 incurrían.

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.

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.

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 las 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 FVORI 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 periodo 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

Los derivados se reconocen, de acuerdo con la NIC 39 para los derivados de cobertura y de acuerdo a la NIIF 9 los que no califiquen como cobertura, inicialmente al valor justo en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor justo. 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 del valor justo de activos reconocidos (cobertura del valor justo);
- (b) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (c) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación 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 justo o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor justo 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 del valor justo

Los cambios en el valor justo de derivados que se designan y califican como coberturas del valor razonable se registran en el estado de resultados consolidado, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que sea atribuible al riesgo cubierto.

(b) Cobertura de flujos de caja

La parte efectiva de cambios en el valor justo de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en el estado de otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el estado de resultados consolidado, 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.

En el caso de las coberturas de tasas de interés variable, esto significa que los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de gastos financieros a medida que se devengan los intereses de las deudas asociadas.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en el estado de 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.

Para las coberturas de las variaciones de moneda extranjera, los importes reconocidos en el Estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultado a medida que las partidas cubiertas, afectas a la variación de los tipos de cambio, tocan resultado.

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 el estado de otros resultados integrales hasta ese momento, permanece en el estado de otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el estado de resultados consolidado. Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, se lleva inmediatamente al estado de resultados consolidado dentro de "Otras ganancias (pérdidas)".

(c) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor justo de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura, se reconocen inmediatamente en el estado de resultados consolidado, 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 justo 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 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.

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, 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 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 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 justo 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 justo, actualizado a la fecha de cierre de cada periodo 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 sucesos pasados;
- (ii) Es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación; y
- (iii) El importe se ha estimado de forma fiable.

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 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 en "Otros pasivos financieros, corriente o no corriente".

Los intereses devengados por los pasivos financieros son reconocidos en el resultado consolidado en "Costos financieros".

La cuota de capital y los intereses pagados son reconocidos en el flujo 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 resultado, 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 período del contrato, se realiza un balance entre las reservas pagadas y las condiciones acordadas de niveles de mantenimiento en la entrega, compensándose las partes si corresponde.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

2.24. Medioambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurrir.

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 del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de 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, 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 2020, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 14,3 millones (negativos) por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio. Durante el ejercicio 2019, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 23,1 millones por el mismo concepto.

A partir del cierre al 31 de marzo, la Sociedad ha determinado que las transacciones esperadas altamente probables, que conformaban la partida cubierta, ya no se van a producir en las magnitudes formalmente establecidas, por lo que ha dejado de reconocer estos contratos bajo contabilidad de cobertura reconociendo al 31 de diciembre una pérdida de US\$ 50,8 millones en la línea en Otras ganancias (pérdidas) del estado de resultados, como efecto de reclasificación desde otras reservas desde el estado de resultados integrales y una pérdida de US\$ \$30,8 millones correspondiente a las primas asociadas a estos contratos. A partir del cierre de noviembre 2020, los derivados de combustible tomados por la Sociedad clasifican como contabilidad de cobertura.

Al 31 de diciembre de 2020, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 1,3 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2019, este valor de mercado era de US\$ 48,5 millones (positivo).

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos períodos:

Posiciones al 31 de diciembre de 2020 (*)	Vencimientos				
	Q121	Q221	Q321	Q421	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	3,0%	2,8%	2,6%	2,6%	2,7%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Posiciones al 31 de diciembre de 2019 (*)	Vencimientos				
	Q120	Q220	Q320	Q420	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	65%	61%	20%	19%	41%

(*) 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 2019 y 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 2021.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre 2020 efectos en resultado (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2019 efectos en patrimonio (MMUS\$)
+5	+0,6	+15,4
-5	-0,6	-34,5

Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2020, 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\$ 160,5 de

menor costo de combustible. Para igual período, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de MMUS\$ 135,0 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 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 2020, y asegurar el margen operacional, LATAM realiza coberturas mediante derivados FX.

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes. Al cierre de diciembre de 2019, este valor de mercado era de MMUS\$ 0,01 (negativo).

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$ 3,2 por concepto de cobertura FX neto de primas. Durante igual período 2019, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$ 1,9 por concepto de cobertura FX neto de primas.

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes para BRL. Para el cierre de diciembre de 2019, la Sociedad mantenía derivados de FX vigentes para BRL por MMUS\$ 15.

Durante el 2019, la Sociedad mantenía derivados de FX no registrados bajo contabilidad de cobertura, reconociendo en resultados MMUS\$ 6,2 (negativo) neto de primas. Al 31 de diciembre de 2020 la Sociedad no mantiene derivados de FX que no estén bajo contabilidad de cobertura.

Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio RS/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.

En la siguiente tabla se muestra la sensibilización de los instrumentos derivados FX de acuerdo a cambios razonables en el tipo de cambio y su efecto en patrimonio. La Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes para BRL al 31 de diciembre de 2020:

Apreciación (depreciación)(*) de RS	Efecto al 31 de diciembre de 2020 MMU\$	Efecto al 31 de diciembre de 2019 MMU\$
-10%	-	-0,6
+10%	-	+1,1

(*)preciación (depreciación) del US\$ respecto a las monedas cubiertas.

Durante el 2017 y 2019, la Sociedad contrató derivados swap de monedas para cobertura de deuda emitida los mismos años por notacionales UF 8,7 millones y UF 5,0 millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados swaps de monedas. Al cierre de diciembre de 2019, este valor de mercado era de MMU\$ 22,7 (negativo).

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 RS/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 RS/US\$:

Apreciación (depreciación)(*) de RS/US\$ (*)	Efecto al 31 de diciembre de 2020 MMU\$	Efecto al 31 de diciembre de 2019 MMU\$
-10%	-10,9	+9,5
+10%	+10,9	-9,5

(*)preciación (depreciación) del US\$ respecto a las monedas cubiertas.

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 Plusvalía generada en la Combinación de negocios se reconoce como un activo de TAM S.A. y Filiales en reales brasileños cuya conversión al dólar estadounidense también genera efectos en los Otros resultados integrales.

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 RS/US\$:

Apreciación (depreciación) de RS/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2020 MMU\$	Efecto al 31 de diciembre de 2019 MMU\$
-10%	+191,53	+402,48
+10%	-156,71	-329,29

(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").

Mitigación:

Al cierre de diciembre 2020, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Actualmente un 42% (62% al 31 de diciembre 2019) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés.

Resultado Cobertura Tasas:

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Al cierre de diciembre de 2019, este valor de mercado era de MMU\$ 2,6 (positivo).

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 2020 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2019 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)
+100 puntos base	-42,11	-27,60
-100 puntos base	+42,11	+27,60

Gran parte de los derivados de tasas vigentes son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en las tasas de interés tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Al cierre de diciembre 2020, 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.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2020 efecto en patrimonio (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2019 efecto en patrimonio (MMUS\$)
+100 puntos base	-	+13,62
-100 puntos base	-	-14,71

La hipótesis del cálculo de sensibilidad, debe asumir que las curvas forward de tasas de interés no necesariamente reflejarán el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de tasas de interés es dinámica en el tiempo.

Durante los ejercicios presentados, la Sociedad no ha registrado montos por ineffectividad en el estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas.

El 27 de julio de 2017, la Financial Conduct Authority (autoridad que regula la LIBOR) anunció su intención de dejar de pedir a los bancos presentar tasas para el cálculo de la LIBOR después de 2021. La Junta de la Reserva Federal y la Fed de Nueva York convocaron entonces el Comité de Tasas de Referencia Alternativas (ARRC), un grupo de participantes del mercado privado, para ayudar a asegurar una transición exitosa de LIBOR en dólares estadounidenses (USD) a una tasa de referencia más sólida, su alternativa recomendada, la Tasa de Financiamiento Garantizado a un día (SOFR). Aunque la adopción de SOFR 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 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). Dado el impacto del COVID-19 en nuestra operación, la cartera de clientes al 31 de diciembre de 2020 disminuyó al comparar con el saldo al 31 de diciembre de 2019 en un 51%, debido a una reducción en las

operaciones de toda la compañía principalmente en el transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) y 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. Por esta razón la provisión al cierre de diciembre 2020 tuvo un aumento en un 21,7% respecto al periodo anterior.

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 Bancarrotas 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 or (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 2020, el saldo de fondos líquidos es de MMUS\$ 1.696 (MMUS\$ 1.073 al 31 de diciembre 2019), que están invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Al 31 de diciembre de 2020, 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).

Con el fin de preservar la liquidez, la Sociedad ha implementado una serie de medidas. Por un lado, la Compañía propuso una reducción salarial de 50% a toda la organización para los meses de abril, mayo y junio, la cual fue aceptada por más del 90% de los empleados. Para los meses de julio, agosto y septiembre, la reducción salarial propuesta a toda la organización fue entre un 20% y 25%, la que también contó con una adhesión de más del 90% de los empleados del grupo y para el cuarto trimestre se propuso una reducción de 15%, la que también logró altos niveles de adhesión.

Finalmente, durante el año 2020, la compañía ha reducido en aproximadamente MMUS\$698 las inversiones presupuestadas, relacionadas principalmente a mantenimiento, dada la menor operación, compra de motores, inversiones en cabinas y otros proyectos. Además, LATAM no recibió aeronaves que estaban comprometidas por recibir el 2020, las que a inicios de año alcanzaban MMUS\$408.

Después de la adherencia al Capítulo 11, la compañía recibió del Bankruptcy Court autorización de financiamiento para deudores en posesión (DIP) por hasta MMUS\$2.450, que se compone de dos tramos en los que participarán los siguientes acreedores:

1) Un Tramo A por un monto de capital de hasta MMUS\$1.300, de los cuales (i) MMUS\$1.125 serán proporcionados por Oaktree Capital Management, L.P. o ciertas entidades relacionadas a la misma; y (ii) MMUS\$175 serán proporcionados por Knighthed, Jefferies y/u otras entidades que formen parte del sindicato de acreedores organizado por Jefferies; y

2) 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 Knighthed, 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 pública administrado por Toesca S.A. el 6 de noviembre de 2020 mediante un "joinder" o suplemento al "DIP Agreement".

Además, esta propuesta contempla un eventual Tramo B por hasta MMUS\$ 750 adicionales, sujeto a la autorización del Tribunal y otras condiciones habituales para este tipo de operaciones.

El 8 de octubre tuvo lugar el primer desembolso bajo el Contrato de Crédito DIP por el 50% de los fondos comprometidos a esa fecha, MMUS\$1.150. 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 proceso del capítulo 11.



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	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\$	Tasa efectiva %
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	BANCOESTADO	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	CORP BANCA	Chile	UF	11.631	-	-	-	-	11.631	11.255	Trimestral	3,35	3,35
97.036.000-K	S ANTANDER	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	BANCOESTADO	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	S MBC	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	PFECO	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	S ANTANDER	Chile	US\$	21.551	17.851	26.308	-	-	65.710	65.247	Trimestral	1,30	0,76
0-E	RRP F ENGINE LEAS ING	Inglaterra	US\$	4.093	3.382	8.826	4.870	-	21.171	18.489	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLEBANK	EE.UU.	US\$	4.589	4.763	12.977	755	-	23.084	22.730	Trimestral	1,61	1,01
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	11.620	9.647	26.261	770	-	48.298	47.609	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	60.527	54.611	144.670	86.076	-	345.884	327.419	Trimestral	4,00	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	4.624	12.202	3.153	-	-	19.979	19.522	Mensual	1,98	1,98
TOTAL				980.479	925.714	3.109.661	1.401.379	1.726.498	8.143.731	7.077.118			

(*) Notar que las obligaciones están por su vencimiento y obligaciones contractuales, por ende no presentan cualquier resolución de capítulo II.

Clases de pasivo para el análisis de riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 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\$	MUS\$	MUS\$	%
Préstamos bancarios													
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	452	497	61	-	-	1.010	943	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCOBRADESCO	Brasil	BRL	91.672	-	-	-	-	91.672	80.175	Mensual	4,34	4,34
0-E	BANCODOBRASIL	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	WACAPOULEASINGS.A.	Luxemburgo	US\$	2.460	2.442	25	-	-	4.927	4.759	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALEMILAN BRANCH	Italia	US\$	134.919	-	-	-	-	134.919	144.120	Trimestral	3,07	3,01
0-E	GATELEIS 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 las obligaciones están por su vencimiento y obligaciones contractuales, por ende no presentan cualquier resolución de capítulo II.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2020
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años				Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	226.510	679.529	877.438	812.821	889.072	3.485.370	3.026.573	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	3.403	9.953	6.706	18.271	6.349	44.682	46.520	-	-	-
			UF	2.103	5.836	1.072	1.973	2.485	13.469	11.401	-	-	-
			COP	22	7	14	-	-	43	48	-	-	-
			EUR	156	443	188	-	-	787	772	-	-	-
			PEN	29	15	49	-	-	93	137	-	-	-
			BRL	1.002	3.891	14.414	-	-	19.307	35.555	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	330.172	47.781	-	-	-	377.953	377.953	-	-	-
			CLP	230.997	119.337	-	-	-	350.334	350.334	-	-	-
			BRL	359.350	5.859	-	-	-	365.209	365.209	-	-	-
			Otras monedas	598.619	65.684	-	-	-	664.303	664.303	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes y no corrientes													
Extranjera	Delta Airlines	EE.UU.	US\$	805	-	-	-	-	805	805	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	CLP	7	-	-	-	-	7	7	-	-	-
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Chile	CLP	-	-	105.713	-	-	105.713	105.713	-	-	-
Extranjera	QA Investments Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-	-	132.141	132.141	-	-	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-	-	132.141	132.141	-	-	-
Extranjera	Lozuy S.A.	Uruguay	US\$	-	-	26.428	-	-	26.428	26.428	-	-	-
Total				1.753.175	938.335	1.296.304	833.065	897.906	5.718.785	5.276.040			
Total consolidado				3.204.384	1.878.017	4.453.109	2.239.119	2.632.373	14.407.002	12.876.233			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2019
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 MUSS	Total Valor nominal MUSS	Tipo de amortización	Anual	
				MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS				Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos a exportadores													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	24.387	76.256	-	-	-	100.643	99.000	Al Vencimiento	3,29	3,29
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	151.489	50.758	-	-	-	202.247	200.000	Al Vencimiento	2,93	2,93
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.098	-	-	-	-	12.098	12.000	Al Vencimiento	3,25	3,25
76.100.458-1	BLADEX	Chile	US\$	-	29.277	-	-	-	29.277	29.000	Al Vencimiento	2,82	2,82
Préstamos bancarios													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	5.336	10.544	-	-	-	15.880	15.615	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	1.514	4.809	141.719	-	-	148.042	137.860	Trimestral	3,62	4,61
76.362.099-9	BTG	Chile	UF	484	1.451	63.872	-	-	65.807	62.769	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el Público													
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	UF	-	24.702	208.681	32.228	410.774	676.385	518.032	Al vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	28.000	76.125	208.250	884.188	884.000	2.080.563	1.500.000	Al vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	11.657	50.428	124.106	124.167	302.092	612.450	513.941	Trimestral/ Semestral	3,81	3,81
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	31.733	94.096	244.836	237.815	438.659	1.047.139	866.223	Trimestral	4,45	4,45
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	5.765	17.296	46.120	46.117	42.175	157.473	143.475	Trimestral	3,76	2,68
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	13.365	40.159	99.556	86.984	79.724	319.788	282.906	Trimestral	3,82	3,82
0-E	INVESTECH	Inglaterra	US\$	1.980	11.164	26.153	11.071	-	50.368	44.087	Semestral	6,35	6,35
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	5.552	27.068	73.726	73.914	209.621	389.881	322.660	Trimestral	3,43	3,43
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	2.326	6.740	260.259	-	-	269.325	253.692	Al vencimiento	3,74	3,74
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	26.607	78.955	198.783	46.131	-	350.476	328.023	Trimestral	3,54	3,54
Arrendamiento Financiero													
0-E	ING	EE.UU.	US\$	4.025	8.108	-	-	-	12.133	11.806	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	4.994	15.026	6.671	-	-	26.691	26.091	Trimestral	3,15	2,52
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	19.412	56.148	117.881	16.653	-	210.094	200.907	Trimestral	3,39	2,80
0-E	PEFCO	EE.UU.	US\$	1.950	1.950	-	-	-	3.900	3.827	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	9.353	25.211	28.663	22.502	10.354	96.083	87.729	Trimestral	3,85	3,72
0-E	WELLS FARGO	EE.UU.	US\$	35.251	105.691	261.181	203.232	14.382	619.737	591.684	Trimestral	2,67	1,98
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	6.145	18.394	47.911	3.158	-	75.608	72.551	Trimestral	3,00	2,46
0-E	RRPF ENGINE LEASING	Inglaterra	US\$	1.152	3.432	8.967	8.679	568	22.798	19.643	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	EE.UU.	US\$	1.661	4.977	13.259	7.380	-	27.277	25.708	Trimestral	3,33	2,73
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	3.367	10.081	26.827	14.153	-	54.428	51.340	Trimestral	3,33	2,73
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	759	2.299	2.330	-	-	5.388	5.154	Trimestral	4,41	4,41
0-E	KFW IPEX-Bank	Alemania	US\$	1.804	3.607	-	-	-	5.411	5.328	Trimestral	3,55	3,55
0-E	AIRBUS FINANCIAL SERVICES	EE.UU.	US\$	2.038	5.746	-	-	-	7.784	7.664	Mensual	3,31	3,31
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	18.328	54.864	145.364	140.555	17.681	376.792	349.127	Trimestral	4,01	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	2.652	8.136	18.194	-	-	28.982	28.087	Mensual	3,45	3,45
Otros préstamos													
0-E	CITIBANK (*)	EE.UU.	US\$	26.111	78.742	-	-	-	104.853	101.026	Trimestral	6,00	6,00
Derivados de cobertura													
	OTROS		US\$	-	11.582	18.641	13.530	-	43.753	16.972			
	TOTAL			461.295	1.013.822	2.391.950	1.972.457	2.410.030	8.249.554	6.933.927			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá, a través de la sociedad Guany Finance Limited.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2019
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$				MUS\$	Tasa efectiva %
Préstamos bancarios													
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	173	499	722	-	-	1.394	1.289	Mensual	6,01	6,01
Arrendamiento Financiero													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	4.140	7.965	77.028	-	-	89.133	86.256	Trimestral/Semestral	6,29	6,29
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	835	2.450	3.277	-	-	6.562	6.280	Trimestral	4,32	4,32
0-E	SOCIÉTÉ GENERALE MILAN BRANC	Italia	US\$	11.286	151.047	-	-	-	162.333	169.931	Trimestral	5,39	5,39
0-E	GA TELESIS LLC	EE.UU.	US\$	677	1.753	4.675	4.675	10.480	22.260	13.495	Mensual	14,72	14,72
TOTAL				17.111	163.714	85.702	4.675	10.480	281.682	277.251			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2019
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años				MUS\$	MUS\$
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	146.036	417.929	1.002.564	877.353	1.357.910	3.801.792	3.042.231	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	3.017	8.649	21.381	19.815	16.314	69.176	53.931	-	-	-
			CLP	160	478	531	-	-	1.169	1.195	-	-	-
			UF	2.713	4.736	5.789	1.373	2.956	17.567	17.145	-	-	-
			COP	71	161	37	2	-	271	259	-	-	-
			EUR	163	387	592	122	-	1.264	1.175	-	-	-
			GBP	16	10	-	-	-	26	24	-	-	-
			MXN	37	93	245	10	-	385	359	-	-	-
			PEN	95	129	83	16	-	323	306	-	-	-
			Otras monedas	2.770	8.370	8.508	43.104	-	62.752	55.532	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	371.527	13.993	-	-	-	385.520	385.520	-	-	-
			CLP	220.383	905	-	-	-	221.288	221.288	-	-	-
			BRL	486.082	320	-	-	-	486.402	486.402	-	-	-
			Otras monedas	576.378	1.716	-	-	-	578.094	578.094	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Chile	CLP	53	-	-	-	-	53	53	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	CLP	3	-	-	-	-	3	3	-	-	-
Total				1.809.504	457.876	1.039.730	941.795	1.377.180	5.626.085	4.843.517			
Total consolidado				2.287.910	1.635.412	3.517.382	2.918.927	3.797.690	14.157.321	12.054.695			

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 2019, la Sociedad había entregado MMUS\$ 2,37 en garantías por márgenes de derivados, correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad mantiene garantías por MMUS\$ 0,6 correspondiente a transacciones de derivados. La disminución se debió a: i) el vencimiento de los contratos de cobertura, ii) el término de contratos y iii) 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 2020, 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 justo

Al 31 de diciembre de 2020, 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 2020				Al 31 de diciembre 2019			
	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	32.782	32.782	-	-	222.094	222.094	-	-
Fondos mutuos corto plazo	32.782	32.782	-	-	222.094	222.094	-	-
Otros activos financieros, corriente	4.097	366	3.731	-	471.797	386.688	85.109	-
Valor justo derivados tasa de interés	-	-	-	-	27.044	-	27.044	-
Valor justo derivados de combustible	1.296	-	1.296	-	48.542	-	48.542	-
Valor justo derivados de moneda extranjera	-	-	-	-	586	-	586	-
Intereses devengados desde la última fecha de pago Swap de monedas	-	-	-	-	3	-	3	-
Fondos de inversión privados	348	348	-	-	386.669	386.669	-	-
Certificado de depósito (CDB)	2.435	-	2.435	-	8.934	-	8.934	-
Bonos nacionales y extranjeros	18	18	-	-	19	19	-	-
Pasivos								
Otros pasivos financieros, corrientes	5.671	-	5.671	-	50.372	-	50.372	-
Valor justo derivados tasa de interés	2.734	-	2.734	-	302	-	302	-
Valor justo derivados moneda extranjera	-	-	-	-	48.347	-	48.347	-
Intereses devengados desde la última fecha de Swap tasas de interés	-	-	-	-	1.723	-	1.723	-
Derivado de moneda extranjera no registrado como cobertura	2.937	-	2.937	-	-	-	-	-

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2020, 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 2020		Al 31 de diciembre de 2019	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.663.059	1.663.059	850.486	850.486
Efectivo en caja	4.277	4.277	4.982	4.982
Saldos en bancos	732.578	732.578	329.633	329.633
Overnight	802.220	802.220	350.080	350.080
Depósitos a plazo	123.984	123.984	165.791	165.791
Otros activos financieros, corrientes	46.153	46.153	27.707	27.707
Otros activos financieros	46.153	46.153	27.707	27.707
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	599.180	599.180	1.244.348	1.244.348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	158	158	19.645	19.645
Otros activos financieros, no corrientes	33.140	33.140	46.907	46.907
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.986	4.986	4.725	4.725
Otros pasivos financieros, corrientes	3.050.059	2.995.768	1.835.288	2.019.068
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.322.961	2.322.961	2.222.874	2.222.874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	812	812	56	56
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.803.801	6.509.081	8.530.418	8.846.418
Cuentas por pagar, no corrientes	651.600	651.600	619.110	619.110
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corriente	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 la plusvalía y activos intangibles de vida útil indefinida

La Sociedad comprueba al menos una vez al año o cuando existen indicios de deterioro, si la plusvalía y 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 16.

(b) Vida útil, valor residual y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Sociedad de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.

Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

La Sociedad ha concluido que las propiedades, plantas y equipos no pueden generar flujos en buena medida independientes de otros activos, por lo que la evaluación de deterioro se hace como parte integral de la única Unidad Generadora de Efectivo que mantiene la Sociedad, Transporte Aéreo. La Sociedad comprueba cuando existen indicios de deterioro, si los activos han sufrido alguna pérdida por deterioro a nivel de Unidad Generado de Efectivo.

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

La administración registra los impuestos diferidos, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en los estados financieros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que se disponga de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

La Sociedad aplica un juicio significativo en la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto diferido. En la determinación de los montos del activo por impuesto diferido a contabilizar, la administración considera la rentabilidad histórica, los ingresos impositivos futuros proyectados (considerando los supuestos tales como: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible en línea con los utilizados en los análisis de deterioro de la unidad generadora de efectivo del grupo) y el momento esperado de las reversiones de las diferencias temporales existentes.

(d) Tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

La Sociedad registra la venta de pasajes aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de pasajes se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o caducado por no uso. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los pasajes aéreos. Un cambio en esta probabilidad podría generar un impacto en los ingresos ordinarios en el ejercicio en que se produce el cambio y en ejercicios futuros.

En efecto y debido a la contingencia mundial de pandemia COVID 19, la compañía ha establecido nuevas políticas comerciales con los clientes en relación a la vigencia de los tickets aéreos, flexibilizando el uso, reemisión y devolución.

Bajo este nuevo escenario, durante el ejercicio 2020 no se registraron ingresos por concepto de caducidad de tickets, las que en un escenario normal hubieran ascendido aproximadamente a MUS\$ 70.000.

Al 31 de diciembre de 2020 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$ 904.558 (MUS\$ 1.511.179 al 31 de diciembre 2019).

(e) Valoración de las millas y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2020 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass ascienden a MUS\$ 1.365.534 (MUS\$ 1.332.173 al 31 de diciembre de 2019). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto de MUS\$ 24.425 en los resultados de 2020 (MUS\$ 30.506 en 2019). Los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass Brasil (Ver Nota 22) ascienden a MUS\$ 187.493 al 31 de diciembre de 2020 (MUS\$ 354.847 al 31 de diciembre de 2019). Un hipotético cambio de dos puntos porcentuales en probabilidad de canje se traduciría en un impacto de MUS\$ 2.950 en los resultados de 2020 (MUS\$ 3.150 en 2019).

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.

Para el programa de fidelización LATAM Pass Brasil, el vencimiento ocurre después de un período fijo de tiempo desde la acumulación, el modelo es construido por la administración considerando tasas de expiración históricas, comportamientos de canje y segmentaciones relevantes.

Para el programa de fidelización LATAM Pass existen reglas que permiten la renovación del saldo de millas, por lo que, la administración en conjunto con un especialista externo desarrollan un modelo predictivo de no uso, que permite generar tasas de no uso de millas sobre la base de información histórica, correspondiente al comportamiento en cuanto a la acumulación, uso y caducidad de sus millas 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. Basados en información disponible, la Sociedad utiliza los conocimientos, 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.

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 al 1 de enero de 2019 (la fecha de adopción de la norma) aumentaría el pasivo por arrendamiento aproximadamente en MMUS\$ 105.

(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 2020, 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 a la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Perú	297.549	801.965
Argentina	172.229	584.959
E.E.U.U.	505.145	1.004.238
Europa	338.565	726.165
Colombia	177.007	380.449
Brasil	1.304.006	3.949.797
Ecuador	112.581	203.334
Chile	638.225	1.546.960
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	378.360	872.196
Ingresos de las actividades ordinarias	<u>3.923.667</u>	<u>10.070.063</u>
Otros ingresos de operación	<u>411.002</u>	<u>360.864</u>

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 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Efectivo en caja	4.277	4.982
Saldos en bancos	732.578	329.632
Overnight	802.220	350.080
Total efectivo	<u>1.539.075</u>	<u>684.694</u>
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	123.984	165.791
Fondos mutuos	32.782	222.094
Total equivalentes al efectivo	<u>156.766</u>	<u>387.885</u>
Total efectivo y equivalentes al efectivo	<u>1.695.841</u>	<u>1.072.579</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 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	20.107	16.579
Peso brasileño	136.938	197.354
Peso chileno	32.649	50.521
Peso colombiano	17.185	48.191
Euro	10.361	21.927
Dólar estadounidense	1.438.846	667.785
Otras monedas	39.755	70.222
Total	<u>1.695.841</u>	<u>1.072.579</u>

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2020

Activos	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.663.059	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>

Pasivos	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	<u>396.423</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>396.423</u>
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.

Al 31 de diciembre de 2019

Activos	Medidos a	A valor justo	Derivados	Total
	costo amortizado	con cambios en resultados	de cobertura	
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Efectivo y equivalentes al efectivo	850.485	222.094	-	1.072.579
Otros activos financieros, corrientes (*)	36.660	386.669	76.175	499.504
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.244.348	-	-	1.244.348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	19.645	-	-	19.645
Otros activos financieros, no corrientes	46.907	-	-	46.907
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.725	-	-	4.725
Total	2.202.770	608.763	76.175	2.887.708

Pasivos	Medidos a	Derivados	Total
	costo amortizado	de cobertura	
	MUSS	MUSS	MUSS
Otros pasivos financieros, corrientes	1.835.288	50.372	1.885.660
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.222.874	-	2.222.874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	56	-	56
Otros pasivos financieros, no corrientes	8.530.396	22	8.530.418
Cuentas por pagar, no corrientes	619.110	-	619.110
Total	13.207.724	50.394	13.258.118

(*) 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 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS
Deudores comerciales	532.106	1.073.599
Otras cuentas por cobrar	194.454	275.876
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	726.560	1.349.475
Menos: Pérdida crediticia esperada	(122.193)	(100.402)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	604.367	1.249.073
Menos: Parte no corriente - cuentas por cobrar	(4.986)	(4.725)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	599.381	1.244.348

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 2020			Al 31 de diciembre de 2019		
	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro
	%	MUSS	MUSS	%	MUSS	MUSS
Al día	4%	302.079	(11.112)	2%	875.889	(16.433)
De 1 a 90 días	4%	103.615	(4.049)	8%	56.537	(4.253)
de 91 a 180 días	66%	15.989	(10.501)	28%	16.922	(4.747)
de 181 a 360 días	80%	40.621	(32.627)	39%	47.865	(18.459)
más de 360 días	92%	69.802	(63.904)	74%	76.386	(56.510)
Total	23%	532.106	(122.193)	9%	1.073.599	(100.402)

(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 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	6.517	47.079
Real brasileño	221.952	537.224
Peso chileno	44.737	131.543
Peso colombiano	1.292	2.288
Euro	24.370	32.711
Dólar estadounidense	292.125	436.774
Won surcoreano	79	8.172
Pesos mexicanos	4.624	6.093
Dólar australiano	49	20.964
Libra esterlina	5.647	7.428
Rand sudafricano	-	2.982
Peso uruguayo (nuevo)	792	1.375
Baht Tailandés	-	1.559
Franco suizo	754	535
Rublo ruso	-	896
Yen japonés	77	1.222
Corona sueca	129	2.012
Dólar neozelandés	-	1.148
Colón costarricense	-	1.390
Otras monedas	1.223	5.678
Total	604.367	1.249.073

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 2019	(97.991)	12.569	(14.980)	(100.402)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	(100.402)	30.754	(52.545)	(122.193)

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 2020			Al 31 de diciembre de 2019		
	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	532.106	(122.193)	409.913	1.073.599	(100.402)	973.197
Otras cuentas por cobrar	194.454	-	194.454	275.876	-	275.876

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 2020	Al 31 de diciembre de 2019
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	US\$	48	19.400
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	BRL	1	-
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	-	205
87.752.000-5	Granja Marina Tomagaleones S.A.	Accionista Común	Chile	CLP	6	36
96.782.530-1	Inmobiliaria e Inversiones Asturias S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	-	1
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	2	2
96.989.370-3	Rio Duke S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	1	-
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	CLP	-	1
	Total activos corrientes				158	19.645

(b) Cuentas por pagar corrientes y no corrientes

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes	
					A131de diciembre de	A131de diciembre de	A131de diciembre de	A131de diciembre de
					2020	2019	2020	2019
					MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
78.591370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	CLP	-	53	-	-
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	805	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	US\$	7	3	-	-
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA (*)	Director Relacionado	Chile	CLP	-	-	105.713	-
Extranjera	QA Investments Ltd(*)	Accionista Común	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd (*)	Accionista Común	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-
Extranjera	Lozuy S.A. (*)	Accionista Común	Uruguay	US\$	-	-	26.428	-
Total pasivos corrientes y no corrientes					812	56	396.423	-

(*) Corresponde a la porción del Tramo C del préstamo DIP. (Ver Nota 3.k)

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 Corrientes y No Corrientes, corresponden a entre 30 a 45 días y de 1 a 2 años respectivamente, y la naturaleza de la liquidación de las transacciones son monetarias.

NOTA 10 - INVENTARIOS

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Existencias técnicas	284.409	315.286
Existencias no técnicas	39.165	38.946
Total	<u>323.574</u>	<u>354.232</u>

Las partidas incluidas en este rubro 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:

	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	42.979	21.193
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	4.651	11.610
Total	<u>47.630</u>	<u>32.803</u>

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2020 la Sociedad registró MUS\$ 55.507 (MUS\$ 133.286 al 31 de diciembre de 2019) 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							
	A131de diciembre de	A131de diciembre de	A131de diciembre de	A131de diciembre de	A131de diciembre de	A131de diciembre de						
	2020	2019	2020	2019	2020	2019						
							MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Otros activos financieros												
Fondos de inversión privados	348	386.669	-	-	348	386.669						
Depósitos en garantía (aeronaves)	2.435	8.934	21498	28.599	23.933	37.533						
Garantías por márgenes de derivados	3.047	21.200	-	-	3.047	21.200						
Otras inversiones	-	-	493	494	493	494						
Bonos nacionales y extranjeros	18	19	-	-	18	19						
Otras garantías otorgadas	43.106	6.507	11.149	15.138	54.255	21.645						
Subtotal otros activos financieros	48.954	423.329	33.140	44.231	82.094	467.560						
(b) Activos de cobertura												
Intereses devengados desde la última fecha de pago												
Cross currency swap de monedas	-	3	-	-	-	3						
Valor justo de derivados de tasa de interés	-	27.044	-	2.676	-	29.720						
Valor justo de derivados de moneda extranjera	-	586	-	-	-	586						
Valor justo de derivados de precio de combustible	1296	48.542	-	-	1296	48.542						
Subtotal activos de cobertura	1296	76.175	-	2.676	1296	78.851						
Total Otros Activos financieros	50.250	499.504	33.140	46.907	83.390	546.411						

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	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	460	94
Real brasileño	8.475	417.477
Peso chileno	4.056	26.073
Peso colombiano	500	522
Euro	3.236	1.525
Dólar estadounidense	63.922	97.988
Otras monedas	2.741	2.732
Total	<u>83.390</u>	<u>546.411</u>

NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

La composición de los Otros activos no financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Seguros de aviación y otros	10.137	11.179	-	523	10.137	11.702
Otros	15.375	15.167	2.998	1.832	18.373	16.999
Subtotal pagos anticipados	25.512	26.346	2.998	2.355	28.510	28.701
(b) Costos de contratos activados (1)						
Costos GDS	4.491	16.593	-	-	4.491	16.593
Comisiones tarjetas de crédito	6.021	23.437	-	-	6.021	23.437
Comisiones agencias de viaje	4.964	16.546	-	-	4.964	16.546
Subtotal costos de contratos activados	15.476	56.576	-	-	15.476	56.576
(c) Otros activos						
Reserva de mantención aeronaves (2)	8.613	27.987	-	17.844	8.613	45.831
Impuesto a las ventas	102.010	167.987	46.210	34.680	148.220	202.667
Otros impuestos	4.023	34.295	-	-	4.023	34.295
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	258	258	739	739	997	997
Depósitos judiciales	-	-	76.835	149.310	76.835	149.310
Subtotal otros activos	114.904	230.527	123.784	202.573	238.688	433.100
Total Otros Activos no financieros	155.892	313.449	126.782	204.928	282.674	518.377

(1) Movimiento de Contratos activados:

	Saldo inicial	Activación	Diferencia por conversión		Saldo final
			Amortización	Saldo final	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2019	48.957	166.300	(4.950)	(153.731)	56.576
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2020	56.576	146.778	(14.672)	(173.206)	15.476

(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 de 2020 las reservas de mantenimiento suman MUS\$ 8.613 (MUS\$ 45.831 al 31 de diciembre de 2019), correspondientes a 2 aeronaves que mantienen saldos remanentes, los que serán liquidados en el próximo mantenimiento o devolución.

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 y grupos en desapropiación mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, se detallan a continuación:

	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Aeronaves	275.000	482.806
Motores y rotables	740	1.943
Otros activos	382	401
Total	276.122	485.150

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 ejercicio no se efectuaron transferencias entre niveles, para mediciones recurrentes al valor razonable.

- Activos reclasificados desde Propiedades, plantas y equipos hacia activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta

Durante el año 2019 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos cuatro aeronaves Airbus A350 y dos aeronaves Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.

Adicionalmente, durante el mismo ejercicio 2019, se produjo la venta de un motor spare Boeing 767 y un avión Boeing 767 y producto de lo anterior, se reconocieron ajustes por US\$ 2 millones de gasto para registrar estos activos a su valor neto realizable.

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.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2020 se reconocieron ajustes por US\$ 332 millones 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 2020	Al 31 de diciembre de 2019
<u>Aeronaves</u>		
Boeing 767	11	1
Airbus A350	-	4
Total	11	5

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 2020	Al 31 de diciembre de 2019
			%	%
Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	99,81000	70,00000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89395	99,89395
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	99,98370	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, AIRESS.A.	Colombia	COP	99,19414	99,19414
TAM S.A.	Brasil	BRL	99,99938	99,99938

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 Capítulo 11 de la Ley de Bancarrota de Estados Unidos, 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 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)

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2019						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019	
	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.	519.363	481.592	37.771	510.672	508.541	2.131	1.186.668	(1.739)
Lan Cargo S.A.	634.852	334.725	300.127	462.666	398.872	63.794	274.774	(4.157)
Lan Argentina S.A.	262.049	255.641	6.408	89.070	86.912	2.158	218.989	(133.408)
Transporte Aéreo S.A.	359.335	101.128	258.207	142.423	46.383	96.040	315.105	14.610
Latam Airlines Ecuador S.A.	99.019	95.187	3.832	97.198	86.810	10.388	229.797	(3.411)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	187.001	135.344	51.657	78.990	70.643	8.347	291.235	(3.099)
TAM S.A. (*)	5.036.864	2.580.665	2.456.199	3.497.559	2.556.280	941.279	5.013.293	185.720

(*) 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
			2020	2019	2020	2019
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,89000	30,00000	(7.238)	2.609
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,0096	0,0096	666	369
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	Extranjera	Argentina	0,01630	0,01630	(276)	(6.276)
Lan Argentina S.A.	Extranjera	Argentina	0,00344	0,00344	1	50
Americonsult de Guatemala S.A.	Extranjera	Guatemala	0,87000	0,87000	1	1
Americonsult S.A. y Filiales	Extranjera	México	0,20000	0,20000	(6)	(7)
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	10,00000	(522)	(755)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	Extranjera	Colombia	0,79880	0,79880	(1)	899
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	71	1503
Total					(6.672)	(1.605)

Resultado	RUT	País	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
			2020	2019	2020	2019
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,89000	30,00000	(8.302)	(1.065)
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,0096	0,0096	(21)	9
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	Extranjera	Argentina	0,01630	4,22000	360	359
Lan Argentina S.A.	Extranjera	Argentina	0,00344	0,00344	70	48
Americonsult S.A. y Filiales	Extranjera	México	0,20000	0,20000	1	(7)
Línea Aérea Carguera de Colombiana S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	10,00000	(943)	(293)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	Extranjera	Colombia	0,79880	0,79880	(724)	(24)
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	(89)	420
Multiphas S.A. (*)	Extranjera	Brasil	-	-	-	5.726
Total					(9.648)	5.183

(*) Ver Nota 1 letra (b)

NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	627.742	845.959	627.742	845.959
Loyalty program	204.615	263.806	204.615	263.806
Programas informáticos	139.113	220.993	528.097	656.699
Programas informáticos en desarrollo	68.521	99.193	69.379	99.193
Marcas (1)	6.340	17.959	39.803	51.326
Otros activos	228	331	1.315	1.315
Total	1.046.559	1.448.241	1.470.951	1.918.298

Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios (2)	Marcas y Loyalty Program (1) (2)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019	156.469	151.853	828.969	303.781	1.441.072
Adiciones	278	91.371	47.587	-	139.236
Retiros	(270)	(1.123)	-	-	(1.393)
Traspaso programas informáticos	136.935	(40.802)	-	-	(3.867)
Diferencia por conversión filiales	(198) (1)	(2.806)	(30.597)	(11.612)	(46.996)
Amortización	(70.807)	-	-	(8.404)	(80.511)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	221.324	99.193	845.959	281.765	1.448.241
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	101015	(99.890)	-	-	1.25
Diferencia por conversión filiales	(20.242)	(6.659)	(18.132) (1)	(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

(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.

(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.

Para más detalles sobre la prueba de deterioro, consulte la Nota 16.

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 2020, asciende a MUS\$ 424.392 (MUS\$ 470.057 al 31 de diciembre de 2019).

NOTA 16 – PLUSVALIA Y ACTIVOS INTANGIBLES DE VIDA UTIL INDEFINIDA

Durante el ejercicio 2020, la Sociedad, producto de lo descrito a continuación, ha reconocido un deterioro por el total de la Plusvalía. Al 31 de diciembre de 2019, su valor ascendía a MUS\$ 2.209.576.

El movimiento de la Plusvalía, separado por UGE, comprende lo siguiente:

	Programa de coalición y fidelización		Total
	Transporte aéreo	Multiplus	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2019	1.845.136	448.936	2.294.072
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(67.133)	(17.363)	(84.496)
Traspaso por fusión Multiplus S.A. (ver nota 1)	431.573	(431.573)	-
Saldo final al 31 de diciembre de 2019	<u>2.209.576</u>	<u>-</u>	<u>2.209.576</u>
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	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

Al 31 de diciembre de 2020 la Sociedad mantiene solo la UGE “Transporte Aéreo”, debido a la fusión de Multiplus S.A. en TAM Linhas Aéreas en el año 2019 (ver Nota 1), y los cambios en la estructura de administración.

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 marzo de 2020 LATAM Airlines Group S.A. mantenía una suspensión de gran parte de la operación y producto de los impactos mencionados en la Nota 2 asociados al COVID 19 se identificaron indicios de deterioro que llevaron a la Compañía a realizar una prueba de deterioro.

Los indicios de deterioro identificados fueron; aumento en la incertidumbre (sobre la situación económica y sanitaria, la duración de la crisis, la extensión en el cierre de las operaciones, entre otras), aumento de las tasas de interés de mercado, caída del precio de la acción y disminución de la operación.

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 relacionadas 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.

Al 31 de marzo de 2020, los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	1,1
Tipo de cambio (1)	RS/US\$	4,8 - 5,2
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)(2)	%	8,0 - 19,4
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	52 - 75

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

(2) Producto de la distorsión que genera la contingencia actual en las tasas de mercado se utilizó un WACC multi-periodo para cada uno de los años de la proyección, partiendo en 19,4% para el primer año y llegando a un 8,0% a partir del tercer año en adelante.

Sensibilización WACC:

Al utilizar una tasa única los escenarios de deterioro hubieran sido los siguientes:

WACC	Actual MMUS\$	7,5% MMUS\$	8,0% MMUS\$	9,0% MMUS\$	10,0% MMUS\$
Exceso (Deterioro)	(1.716)	381	(564)	(2.095)	(3.280)

El importe recuperable estimado al 31 de marzo de 2020 de MMUS\$ 9.398 se comparó con los valores libros netos de la unidad generadora de efectivo a la misma fecha, resultando una pérdida por deterioro de MMUS\$ 1.729, equivalente al total de la plusvalía al cierre del primer trimestre. El importe total fue reconocido en el estado de resultados consolidado en Otras ganancias (pérdidas). No existieron montos adicionales de deterioro que fuera necesario ajustar a otros activos no financieros.

Al 31 de diciembre de 2020, de acuerdo a su política, la Compañía realizó la prueba anual de deterioro. En comparación a la prueba realizada al 31 de marzo de 2020, la única diferencia metodológica es que se volvió a utilizar una tasa de descuento (WACC) única para todos los periodos y la incertidumbre que existe en el mercado actual se incorporó dentro de los flujos

proyectados adicionando al escenario base un escenario pesimista y uno optimista, asignando a su vez probabilidades de éxito a cada uno.

Al 31 de diciembre de 2020, los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	0,6 - 1,6
Tipo de cambio (1)	RS/US\$	5,4 - 5,6
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)(2)	%	8,65 - 9,65
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	60 - 78

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

(2) Los rangos en los que se mueven los supuestos utilizados incorporan las variables de los tres escenarios considerados en la prueba.

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 de los activos netos de la unidad generadora de efectivo, y por lo tanto no se detectó deterioro.

La UGE es sensible a las tasas de crecimiento anual, descuento y tipo de cambio. 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
UGE Transporte aéreo	% 9,65	% 0,6

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de la unidad generadora de efectivo.

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
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
a) Propiedades, plantas y equipos						
Construcciones en curso (1)	377.961	372.589	-	-	377.961	372.589
Terrenos	42.979	48.406	-	-	42.979	48.406
Edificios	123.836	133.488	(58.629)	(58.626)	65.207	74.862
Plantas y equipos	12.983.173	13.993.044	(5.292.429)	(4.630.001)	7.690.744	9.363.043
Aeronaves propias (3) (4)	12.375.500	13.268.562	(5.088.297)	(4.421.211)	7.287.203	8.847.351
Otros (2)	607.673	724.482	(204.132)	(208.790)	403.541	515.692
Maquinarias	27.402	33.658	(23.986)	(28.441)	3.416	5.217
Equipamientos de tecnologías de la información	147.754	161.992	(132.923)	(141.216)	14.831	20.776
Instalaciones fijas y accesorios	154.414	171.469	(105.215)	(111.635)	49.199	59.834
Equipos de transporte	49.345	67.060	(44.140)	(60.327)	5.205	6.733
Mejoras de bienes arrendados	201.828	234.249	(127.420)	(135.789)	74.408	98.460
Subtotal propiedades, plantas y equipos	<u>14.108.692</u>	<u>15.215.955</u>	<u>(5.784.742)</u>	<u>(5.166.035)</u>	<u>8.323.950</u>	<u>10.049.920</u>
b) Activos por derechos de uso						
Aeronaves (3)	5.369.519	5.438.404	(3.031.477)	(2.669.864)	2.338.042	2.768.540
Otros	244.847	255.149	(176.570)	(153.991)	68.277	101.158
Subtotal activos por derechos de uso	<u>5.614.366</u>	<u>5.693.553</u>	<u>(3.208.047)</u>	<u>(2.823.855)</u>	<u>2.406.319</u>	<u>2.869.698</u>
Total	<u>19.723.058</u>	<u>20.909.508</u>	<u>(8.992.789)</u>	<u>(7.989.890)</u>	<u>10.730.269</u>	<u>12.919.618</u>

- (1) Al 31 de diciembre de 2020, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MUS\$ 360.387 (MUS\$ 348.148 al 31 de diciembre de 2019).
- (2) Considera principalmente, rotables y herramientas.
- (3) Al 31 de diciembre de 2020 dado el proceso de Capítulo 11, 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 2019	630.320	45.424	112.565	8.987.582	22.564	71.009	634	83.267	9.953.365
Adiciones	21.884	7.950	-	1.694.640	6.580	26	73	34.988	1.766.141
Desapropiaciones	-	(28)	(47)	(23.945)	(13)	(75)	(11)	-	(24.119)
Retiros	(20)	-	-	(64.838)	(85)	(77)	-	(362)	(65.382)
Gastos por depreciación	-	-	(5.768)	(776.225)	(8.574)	(11.945)	(94)	(19.001)	(821.607)
Diferencia por conversión filiales	(1.340)	(1.103)	(914)	(24.615)	(234)	(2.007)	(125)	(432)	(30.770)
Otros incrementos (disminuciones)	(278.255)	(3.837)	(30.974)	(418.083)	538	2.903	-	-	(727.708)
Total cambios	(257.731)	2.982	(37.703)	386.934	(1.788)	(11.175)	(157)	15.193	96.555
Saldos finales al 31 de diciembre de 2019	372.589	48.406	74.862	9.374.516	20.776	59.834	477	98.460	10.049.920
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 (*)	-	-	-	(108.1496)	-	-	-	(82)	(108.1578)
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	1	-	(142.179)	656	8.869	-	(4.841)	(136.017)
Total cambios	5.372	(5.427)	(9.655)	(1.675.547)	(5.945)	(10.635)	(81)	(24.052)	(1.725.970)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	377.961	42.979	65.207	7.698.969	14.831	49.199	396	74.408	8.323.950

(*) Considera bajas por el proceso Capítulo 11.

(**) 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
	MUSS	MUSS	MUSS
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019	2.456.333	92.111	2.548.444
Adiciones	732.489	20.675	753.164
Gastos por depreciación	(377.911)	(22.473)	(400.384)
Diferencia por conversión filiales	(2.046)	(2.515)	(4.561)
Otros incrementos (disminuciones)	(40.325)	13.360	(26.965)
Total cambios	312.207	9.047	321.254
Saldos finales al 31 de diciembre de 2019	2.768.540	101.158	2.869.698
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

(*) Considera bajas por el proceso Capítulo 11.

(c) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluidas Plantas y equipos		Aeronaves incluidas Activos por derecho de uso		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
Boeing 767	300ER	17	28	-	2	17	30
Boeing 767	300F	11 (1)	11 (1)	1	1	12 (1)	12 (1)
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	800	6	6	4	4	10	10
Boeing 787	900	2	6	10	10	12	16
Airbus A319	100	37	37	7	9	44	46
Airbus A320	200	96 (2)	96 (2)	38	46	134 (2)	142 (2)
Airbus A320	NEO	6	7	6	6	12	13
Airbus A321	200	19	30	19	19	38	49
Airbus A350	900	4	2	7	7	11	9
Total		202	227	98	110	300	337

(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 (I)	Nombre empresa acreedora	Activos comprometidos	Flota	A131 de diciembre de 2020		A131 de diciembre de 2019	
				Deuda vigente MUSS	Valor libro MUSS	Deuda vigente MUSS	Valor libro MUSS
Wilmington Trust Company	MUG	Aviones y motores	Airbus A319	69.375	268.746	74.713	256.937
			Airbus A320	63.581	257.613	70.644	256.651
			Boeing 767	43.628	180.591	61.728	196.244
			Boeing 787	114.936	119.229	120.938	127.283
	Wilmington Trust Company	Aviones y motores	Airbus A321	-	-	353.774	452.107
			Boeing 787	-	-	332.131	374.998
			Airbus A350	-	-	180.320	192.620
			Boeing 787	-	-	143.475	191.804
	Citibank N.A.	Aviones y motores	Boeing 787	-	-	-	-
			Airbus A319	1073	6.936	-	-
Credit Agricole	Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A320	139.192	122.251	85.986	95.148
			Airbus A321 / A350	30.733	28.127	83.281	67.882
			Boeing 767	10.404	32.802	10.404	35.226
			Boeing 787	91.797	43.020	74.023	36.594
			Airbus A320 / A350	262.420	289.946	296.441	378.462
			Boeing 787	211.849	246.349	217.500	259.934
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aviones y motores (2)	Airbus A320 / A350	37.870	-	44.088	-
			Airbus A350	130.000	134.780	-	-
Natixis	Natixis	Aviones y motores	Airbus A321	271.129	375.645	282.927	384.224
			Airbus A319	27.936	38.836	-	-
			Airbus A320	128.030	214.597	-	-
			Airbus A321	41.599	81.706	-	-
			Airbus A350	15.960	26.823	-	-
			Airbus B767	90.846	197.797	-	-
Citibank N.A.	Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus B787	23.156	19.047	-	-
			Rotables	162.477	145.708	-	-
			Airbus A320	167.371	246.293	106.250	149.607
UMB Bank	MUG	Aviones y motores	Airbus A320	215.043	295.036	216.411	310.311
MUG Bank	MUG Bank	Aviones y motores	Airbus A320	-	-	-	-
Total garantías directas				2.350.405	3.371.878	2.755.034	3.766.032

(1) Para los créditos sindicados, dadas las características propias del mismo, el agente de la garantía es el representante de los acreedores.

(2) Al 31 de diciembre de 2020 cuatro aeronaves A350 fueron reincorporadas a Propiedades, plantas y equipos por cancelación del contrato de venta. Las cuales se encontraban clasificadas en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

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 2020, asciende a MUSS 1.642.779 (MUSS 1.762.611 al 31 de diciembre de 2019). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2020, asciende a un monto de MUSS 3.496.397 (MUSS 3.866.237 al 31 de diciembre de 2019).

Al 31 de diciembre de 2020 dado el proceso de 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 2020, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUSS	Fecha de liberación
Avolon Aerospace AOE 62 Limited	Latam Airlines Group S.A.	Siete cartas de crédito	3.554	05-feb-21
Bank of Utah	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.000	24-mar-21
GE Capital Aviation Services Ltd.	Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	12.198	20-ene-21
ORIX Aviation Systems Limited	Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	8.445	26-nov-21
Wells Fargo Bank	Latam Airlines Group S.A.	Seis cartas de crédito	11.870	04-feb-21
BBAM	Latam Airlines Group S.A.	Dos cartas de crédito	1.695	14-ene-21
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	3.852	15-mar-21
RB Comercial Properties 49	-	-	-	-
Emprendimientos Inmobiliarios LTDA	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	27.193	29-abr-21
			<u>70.807</u>	

(ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	MUSS 206.497	MUSS 261.792
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	7.500.000	7.390.000

(*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

Fabricante	Año de entrega	
	2021-2026	Total
Airbus S.A.S.	44	44
Familia A320-NEO	42	42
Familia A350	2	2
The Boeing Company	6	6
787-9	6	6
Total	50	50

Al 31 de diciembre de 2020, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 42 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2021 y 2024 y 2 aeronaves Airbus de la familia A350 con fechas de entrega para el 2026. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 5.700.000.

Al 31 de diciembre de 2020, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 6 aeronaves Boeing 787 Dreamliner con fechas de entrega entre los años 2021 y 2023. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 1.800.000.

Las fechas de entrega de algunas aeronaves podrían ser modificadas producto de las continuas discusiones que se mantienen con los proveedores en el contexto de la actual situación de la compañía.

(iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2020	2019
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	3,52	4,72
Costos por intereses capitalizados	MUS\$	11.627	1.444

NOTA 18 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, 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 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	36.788	10.968	-	-	36.788	10.968
Otros créditos por recuperar	5.532	18.353	-	-	5.532	18.353
Total activos por impuestos corrientes	42.320	29.321	-	-	42.320	29.321

(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 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	656	11.925	-	-	656	11.925
Total pasivos por impuestos corrientes	656	11.925	-	-	656	11.925

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Propiedades Plantas y Equipos	(1.314.456)	186.311	81.881	1.700.215
Activos por derecho de uso	229.119	42.011	(136)	(91.470)
Amortizaciones	(65.139)	(903)	9	52.233
Provisiones	212.492	(139.346)	68.462	(182.913)
Revaluaciones de instrumentos financieros	(18.133)	422	-	(9.857)
Pérdidas fiscales	1.496.952	155.539	(60.785)	(1.200.729)
Intangibles	-	-	270.681	349.082
Otros	23.981	(8.451)	24.168	242
Total	564.816	235.583	384.280	616.803

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:

(a) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2019

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaria	Activo (pasivo)
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Propiedades Plantas y Equipos	(1.582.496)	67.237	-	1.355	(1.513.904)
Activos por derecho de uso	85.752	47.729	-	-	133.481
Amortizaciones	(56.863)	3.345	-	382	(53.136)
Provisiones	37.328	13.881	2.873	(10.515)	43.567
Revaluaciones de instrumentos financieros	(13)	10.142	414	(264)	10.279
Pérdidas fiscales	1.369.150	(10.116)	-	(2.766)	1.356.268
Intangibles	(351.238)	(11.718)	-	13.874	(349.082)
Otros	(14.662)	5.844	-	125	(8.693)
Total	(513.042)	126.344	3.287	2.191	(381.220)

(b) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2020

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaria	Activo (pasivo)
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
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

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. Por lo anterior, al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad ha reconocido una provisión con impacto en resultado, por los activos por impuestos diferidos que estima no serán recuperables en el futuro previsible por MUS\$ 237.637. En total la sociedad ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$ 749.100 (MUS\$ 110.933 al 31 de diciembre de 2019) los que incluyen activos por impuestos diferidos relacionados con resultados tributarios negativos de MUS\$ 1.433.474 (MUS\$ 338.679 al 31 de diciembre de 2019).

Gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUSS	MUSS
Gasto por impuestos corrientes a las ganancias		
Gasto por impuestos corrientes	(3.602)	72.999
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	(199)	(352)
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	(3.801)	72.647
Gasto por impuestos diferidos a las ganancias		
Gasto diferido por impuestos relativos		
a la creación y reversión de diferencias temporarias	(546.387)	(126.344)
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	(546.387)	(126.344)
Gasto por impuesto a las ganancias	(550.188)	(53.697)

Composición del gasto (ingreso) por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	4.232	76.806
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	(8.033)	(4.159)
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	<u>(3.801)</u>	<u>72.647</u>
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	235.963	37.294
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	(782.350)	(163.638)
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	<u>(546.387)</u>	<u>(126.344)</u>
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(550.188)</u>	<u>(53.697)</u>

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% al 31 de diciembre de 2020 y 2019)

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019	2020	2019
	MUS\$	MUS\$	%	%
Gasto por impuestos utilizando la tasa legal	(1.378.547)	38.318	27,00	27,00
Efecto impositivo por cambio de tasa legal	-	-	-	-
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	(58.268)	20.082	1,14	14,15
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	(19.529)	(13.125)	0,38	(9,25)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	40.528	66.257	(0,79)	46,69
Otros incrementos (disminuciones):				
Impuesto diferido término anticipado de financiamiento de aeronave	(294.969)	(145.930)	5,78	(102,83)
Efecto impositivo por pérdidas por deterioro de plusvalía	453.681	-	(8,89)	-
Provisión de activos por impuestos diferidos no recuperables	237.637	-	(4,65)	-
Activo por Impuestos diferidos no registrados	414.741	-	(8,12)	-
Otros incrementos (disminuciones)	54.538	(19.299)	(1,07)	(13,60)
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	<u>828.359</u>	<u>(92.015)</u>	<u>(16,22)</u>	<u>(64,84)</u>
Gasto por impuestos utilizando la tasa efectiva	<u>(550.188)</u>	<u>(53.697)</u>	<u>10,78</u>	<u>(37,84)</u>

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	1.883	3.287

NOTA 19 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	2.243.776	1.421.261
(b) Pasivos por arrendamiento	806.283	414.027
(c) Derivados de cobertura	2.734	50.372
(d) Derivados de no cobertura	2.937	-
Total corriente	<u>3.055.730</u>	<u>1.885.660</u>
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	5.489.078	5.772.266
(b) Pasivos por arrendamiento	2.314.723	2.758.130
(c) Derivados de cobertura	-	22
Total no corriente	<u>7.803.801</u>	<u>8.530.418</u>

(a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
Préstamos a exportadores	151.701	341.475
Préstamos bancarios	385.490	16.534
Obligaciones garantizadas (7)(8)(10)	388.492	237.951
Otras obligaciones garantizadas	435.413	97.730
Subtotal préstamos bancarios	<u>1.361.096</u>	<u>693.690</u>
Obligaciones con el público	108.301	32.061
Arrendamientos financieros (7)(8)(10)	774.379	594.249
Otros préstamos (4)	-	101.261
Total corriente	<u>2.243.776</u>	<u>1.421.261</u>

	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
No corriente		
Préstamos bancarios	139.783	200.721
Obligaciones garantizadas (7)(8)(10)	930.364	1.919.376
Otras obligaciones garantizadas (5)(9)	1.503.703	482.702
Subtotal préstamos bancarios	2.573.850	2.602.799
Obligaciones con el público (1)(2)(3)	2.075.106	2.032.873
Arrendamientos financieros (7)(8)(10)	840.122	1.136.594
Total no corriente	5.489.078	5.772.266
Total obligaciones con instituciones financieras	7.732.854	7.193.527

(1) Con fecha 11 de febrero de 2019, LATAM Finance Limited, una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A., emitió en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, bonos no garantizados de largo plazo denominado LATAM 2026, por un monto nominal de US\$ 600.000.000 a una tasa de interés de 7,00% anual. Los bonos fueron colocados a un precio de emisión 99,309% con respecto a su valor par. Los bonos tienen pago de intereses semestral y amortización de todo el capital al vencimiento y fecha de madurez el 1 de marzo 2026. Tal como fue informado al mercado, la emisión y colocación tuvo por objeto financiar fines corporativos generales.

(2) Con fecha 6 de junio de 2019, LATAM Airlines Group S.A. emitió en el mercado local (Bolsa de Comercio de Santiago) bonos no garantizados de largo plazo denominados Serie E (BLATM-E), que corresponden a la primera serie de bonos con cargo a la línea inscrita en el Registro de Comisión para el Mercado Financiero ("CMF") bajo el número N° 921 con fecha 26 de noviembre de 2018 por un total de UF 9.000.000.

El monto total emitido fue de UF 5.000.000, a una tasa cupón de 3,60% anual con pagos semestrales de intereses y vencimiento el 15 de abril de 2029. La tasa de colocación fue de 2,73%, equivalentes a un monto de MUS\$ 215.093.

Los fondos provenientes de la colocación se destinaron en un 50% al refinanciamiento de pasivos, un 30% para el financiamiento de inversiones y un 20% para fines corporativos generales.

(3) Con fecha 11 de julio de 2019, LATAM Finance Limited, una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A., emitió una re-apertura del bono LATAM 2026, emitido el 11 de febrero de 2019, por US\$ 200.000.000. Esta re-apertura tuvo una tasa de colocación de 5,979%.

De forma simultánea, con fecha 11 de julio de 2019, LATAM Airlines Group S.A. anunció una oferta para la recompra de hasta US\$300 millones del bono unsecured LATAM 2020, el cual fue emitido el 9 de junio de 2015 por un monto de US\$500 millones a una tasa cupón de 7,25% y con vencimiento en junio de 2020. El precio de recompra de la oferta fue de 103,8 centavos por dólar de monto nominal por los bonos ofrecidos hasta el 24 de julio de 2019, posterior a esta fecha y hasta el 7 de agosto de 2019, el precio de recompra ofertado se reducía a 100,8 centavos por dólar. Al

vencimiento de la oferta, se rescataron en total US\$238.412.000 de los bonos, de los cuales US\$238.162.000 llegaron en o previo al 24 de julio de 2019 y US\$250.000 posterior a dicha fecha. Los ingresos obtenidos de la re-apertura del bono LATAM 2026 se utilizaron para pagar una porción de la oferta pública del bono LATAM 2020. El remanente de la oferta pública fue pagado en efectivo.

Con fecha 17 de diciembre de 2019, LATAM Airlines Group S.A. finalizó la recompra del remanente (US\$262 millones) del bono unsecured LATAM2020, con lo cual, sumado a la recompra del 11 de julio de 2019, finalizan todo el saldo del bono. La recompra se llevo a cabo a través del mecanismo de recompra denominado "Make-Whole", que es un derecho del emisor del bono a recomprar todo el saldo pendiente de deuda en base a un precio que se calcula usando los bonos del tesoro del gobierno de Estados Unidos con vencimiento cercano al del bono y sumando un spread. El precio de recompra fue de 102,45 centavos por dólar de monto nominal de los bonos.

(4) Con fecha 16 de marzo del 2020, vencieron las obligaciones contenidas en el contrato denominado "Indenture" suscrito entre Guanay Finance Limited (ver Nota 1), LATAM Airlines Group S.A. y Citibank, N.A. con fecha 7 de noviembre de 2013. Los bonos securitizados con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá fueron emitidos en el año 2013 por un total de US\$ 450 millones.

(5) 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. El primer giro fue el 27 de marzo de 2020 con un monto de US\$ 504,7 millones, el segundo giro fue el 7 de abril de 2020 y el monto fue de US\$ 72 millones, el tercer giro fue el 14 de abril de 2020 y el monto fue de US\$ 11,2 millones y el cuarto y último giro fue el 21 de abril de 2020 con un monto girado de US\$ 12,1 millones."

(6) 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 8 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 2020, 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.

(7) 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.

(8) 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.

(9) Con fecha 10 de octubre de 2020, LATAM Airlines Group S.A. giró parcialmente (MMUS\$ 1.150) de la línea de crédito comprometida del financiamiento "DIP". El financiamiento tiene vencimiento con fecha 10 de abril de 2022. La línea es de carácter garantizado con colateral compuesto por rutas, "slots", motores y repuestos. Con este único giro, la compañía aún tiene disponible MMUS\$1.300 para girar. Esta línea está comprometida por un total de MMUS\$ 2.450, de los cuales MMUS\$ 750 están comprometidos por partes relacionadas.

(10) En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad cedió su participación en 7 establecimientos permanentes. Producto de lo anterior se modificó la clasificación de los pasivos financieros asociados a 3 aeronaves de obligaciones garantizadas pasaron a ser arrendamientos financieros.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS
Real brasileño	300.659	-
Peso chileno (U.F.)	679.983	611.542
Dólar estadounidense	<u>6.752.212</u>	<u>6.581.985</u>
Total	<u>7.732.854</u>	<u>7.193.527</u>

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 PACTUALCHILE	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	NATXIS	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	131.662	-	-	-	-	131.662	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	-	291.519	88.880	72.206	114.589	19.499	-	295.174	Trimestral	2,67	2,67
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	-	-	600.000	-	-	600.000	138	-	600.000	-	-	600.138	Al Vencimiento	2,27	2,27
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	-	793.003	-	-	793.003	-	-	769.615	-	-	769.615	Al Vencimiento	18,95	12,26
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	-	541.406	114.994	99.975	219.624	96.556	-	531.149	Trimestral	2,43	1,74
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	21.456	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 02.012.862/0001-60, 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\$		%	%	
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Paises 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	3,01
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			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2019
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	BBVA	Chile	US\$	24.000	75.000	-	-	-	99.000	24.910	75.000	-	-	-	99.910	Al Vencimiento	3,29	3,29
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	150.000	50.000	-	-	-	200.000	150.257	50.283	-	-	-	200.540	Al Vencimiento	2,93	2,93
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.016	-	-	-	-	12.016	Al Vencimiento	3,25	3,25
76.100.458-1	BLADDEX	Chile	US\$	-	29.000	-	-	-	29.000	-	29.009	-	-	-	29.009	Al Vencimiento	2,82	2,82
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	5.205	10.410	-	-	-	15.615	5.192	10.369	-	-	-	15.561	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	137.860	-	-	137.860	255	-	137.860	-	-	138.115	Trimestral	3,62	4,61
76.362.099-9	BTG PACTUAL CHILE	Chile	UF	-	-	62.769	-	-	62.769	113	-	62.172	-	-	62.285	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el público																		
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	-	164.485	-	353.547	518.032	-	2.642	164.398	-	366.656	533.696	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	-	-	-	700.000	800.000	1.500.000	18.640	10.779	-	698.256	803.563	1.531.238	Al Vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	8.115	36.282	93.788	100.622	275.134	513.941	10.058	36.855	91.224	99.297	273.038	510.472	Trimestral/ Semestral	3,81	3,81
0-E	WILMINGTON TRUST	EE.UU.	US\$	22.090	66.710	183.332	196.452	397.639	866.223	27.229	66.710	178.784	194.741	395.983	863.447	Trimestral	4,45	4,45
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	4.805	14.608	40.414	42.626	41.022	143.475	5.461	14.608	36.178	40.932	40.310	137.489	Trimestral	3,76	2,68
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	10.675	32.708	84.674	78.123	76.726	282.906	11.410	32.708	83.072	77.195	75.928	280.313	Trimestral	3,82	3,82
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	1.538	8.976	22.977	10.596	-	44.087	1.867	9.112	22.597	10.565	-	44.141	Semestral	6,35	6,35
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	2.973	18.593	53.816	57.993	189.285	322.660	3.182	18.593	53.367	57.694	188.471	321.307	Trimestral	3,43	3,43
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	80	78	-	-	-	158	80	78	-	-	-	158	Trimestral		
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	-	253.692	-	-	253.692	2.370	-	252.747	-	-	255.117	Al Vencimiento	3,74	3,74
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	23.669	71.432	188.440	44.482	-	328.023	23.929	71.431	185.938	44.017	-	325.315	Trimestral	3,54	3,54
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	EE.UU.	US\$	3.875	7.931	-	-	-	11.806	3.952	7.931	-	-	-	11.883	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	4.831	14.723	6.537	-	-	26.091	4.943	14.723	6.537	-	-	26.203	Trimestral	3,15	2,52
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	17.972	52.790	113.746	16.399	-	200.907	18.633	52.790	112.712	16.368	-	200.503	Trimestral	3,39	2,80
0-E	PEFCO	EE.UU.	US\$	1.901	1.926	-	-	-	3.827	1.918	1.926	-	-	-	3.844	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	8.523	23.197	25.182	20.717	10.110	87.729	9.042	23.197	24.675	20.424	9.975	87.313	Trimestral	3,85	3,72
0-E	WELLS FARGO	EE.UU.	US\$	32.321	97.956	248.086	199.037	14.284	591.684	34.868	97.956	233.822	195.209	14.138	575.993	Trimestral	2,67	1,98
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.690	17.255	46.472	3.134	-	72.551	5.959	17.255	45.805	3.128	-	72.147	Trimestral	3,00	2,46
0-E	RRPF ENGINE	Inglaterra	US\$	864	2.348	7.441	8.075	915	19.643	908	2.348	7.441	8.075	915	19.687	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	EE.UU.	US\$	1.483	4.509	12.474	7.242	-	25.708	1.632	4.509	12.162	7.212	-	25.515	Trimestral	3,33	2,73
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	3.010	9.148	25.278	13.904	-	51.340	3.191	9.148	24.661	13.849	-	50.849	Trimestral	3,33	2,73
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	702	2.173	2.279	-	-	5.154	723	2.173	2.279	-	-	5.175	Trimestral	4,41	4,41
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	1.760	3.568	-	-	-	5.328	1.769	3.568	-	-	-	5.337	Trimestral	3,55	3,55
0-E	AIRBUS FINANCIAL	EE.UU.	US\$	1.977	5.687	-	-	-	7.664	1.992	5.687	-	-	-	7.679	Mensual	3,31	3,31
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	15.862	48.132	132.441	135.200	17.492	349.127	17.610	48.132	119.881	130.865	17.188	333.676	Trimestral	4,01	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	2.487	7.729	17.871	-	-	28.087	2.530	7.729	17.871	-	-	28.130	Mensual	3,45	3,45
Otros préstamos																		
0-E	CITIBANK (*)	EE.UU.	US\$	24.595	76.431	-	-	-	101.026	24.830	76.431	-	-	-	101.261	Trimestral	6,00	6,00
Total				393.003	789.300	1.924.054	1.634.602	2.176.154	6.917.113	43.1469	803.680	1.876.183	1.617.827	2.186.165	6.915.324			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá, a través de la sociedad Guanay Finance Limited.

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2019
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	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Países Bajos	US\$	148	452	689	-	-	1.289	153	452	689	-	-	1.294	Mensual	6,01	6,01
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	3.243	6.906	76.107	-	-	86.256	3.723	6.906	76.107	-	-	86.736	Trimestral / Semestral	6,29	6,29
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	757	2.317	3.206	-	-	6.280	777	2.317	3.206	-	-	6.300	Trimestral	4,32	4,32
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	9.855	160.076	-	-	-	169.931	10.409	159.876	-	-	-	170.285	Trimestral	5,39	5,39
0-E	GA Telessis LLC	EE.UU.	US\$	306	1.100	2.385	2.694	7.010	13.495	399	1.100	2.385	2.694	7.010	13.588	Mensual	14,72	14,72
Total				14.309	170.851	82.387	2.694	7.010	277.251	15.461	170.651	82.387	2.694	7.010	278.203			
Total consolidado				407.312	960.151	2.006.441	1.637.296	2.183.164	7.194.364	446.930	974.331	1.958.570	1.620.521	2.193.175	7.193.527			

(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 2019	2.737.809	120.240	2.858.049
Nuevos contratos	719.525	23.878	743.403
Renegociaciones	(41.535)	12.208	(29.327)
Pagos	(539.549)	(37.391)	(576.940)
Intereses devengados	165.981	11.968	177.949
Diferencias de cambio	-	1.614	1.614
Diferencia por conversión filiales	-	(467)	(467)
Otros variaciones	-	(2.124)	(2.124)
Total cambios	304.422	9.686	314.108
Saldos finales al 31 de diciembre de 2019	3.042.231	129.926	3.172.157
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	3.042.231	129.926	3.172.157
Nuevos contratos	-	543	543
Bajas	(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

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 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Intereses devengados desde la última fecha de pago de Swap tasas de interés	-	1.723	-	-	-	1.723
Valor justo de derivados de tasa de interés	2.734	302	-	22	2.734	324
Valor justo de derivados de combustible	-	-	-	-	-	-
Valor justo de derivados de moneda extranjera	-	48.347	-	-	-	48.347
Total derivados de cobertura	2.734	50.372	-	22	2.734	50.394

(d) Derivados de no cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de no cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Derivado de Combustible no registrado como cobertura	2.937	-	-	-	2.937	-
Total derivados de no cobertura	2.937	-	-	-	2.937	-

Los derivados de moneda extranjera corresponden a opciones, forwards y swap.

Operaciones de cobertura

Los valores justos de activos/ (pasivos) netos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Cross currency swap (CCS) (1)	-	(22.662)
Swaps de tasas de interés (2)	(2.734)	2.618
Opciones de combustible (3)	1.296	48.542
Opciones de moneda RS/US\$ (4)	-	(41)

- Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los cambios en la tasa de interés LIBOR de 3 meses y el tipo de cambio US\$/UF, de créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja y de valor razonable.
- 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.

- (3) 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.
- (4) Cubren la exposición al riesgo cambiario de los flujos de caja operacionales, provocada principalmente, por la fluctuación del tipo de cambio CLP/US\$, R\$/US\$, US\$/EUR y US\$/GBP. 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	
	2020	2019
	MUSS	MUSS
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el ejercicio	(119.970)	66.856
Abono (cargo) transferido desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio	(13.016)	(30.074)

Ver nota 3.1 a) 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 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUSS	MUSS
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.757.799	1.671.304
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	564.326	551.570
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	<u>2.322.125</u>	<u>2.222.874</u>

(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUSS	MUSS
Acreedores comerciales	1.281.432	1.408.690
Otras cuentas por pagar	476.367	262.614
Total	<u>1.757.799</u>	<u>1.671.304</u>

A continuación, se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUSS	MUSS
Proveedores compras técnicas	281.452	145.973
Tasas embarque	181.049	234.070
Asesorías y servicios profesionales	146.753	87.825
Combustible	143.119	476.320
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	142.709	81.459
Handling y ground handling	137.626	114.163
Mantenimiento	116.103	42.202
Arrendos, mantenciones y servicios IT	110.472	59.011
Otros gastos del personal	105.696	93.490
Servicios a bordo	58.099	59.647
Publicidad	53.419	60.850
Compañías Aéreas	27.668	79.958
Tripulación	16.541	22.921
Servicios terrestres	10.466	18.166
Flota JOL	7.840	3.997
Cumplimiento de metas	6.622	30.635
Otros	212.165	60.617
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.757.799</u>	<u>1.671.304</u>

b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS
Mantenimiento aeronaves y motores	460.082	292.793
Gastos de personal devengados	72.696	118.199
Cuentas por pagar al personal (*)	2.186	91.153
Otros pasivos devengados (**)	29.362	49.425
Total pasivos devengados	<u>564.326</u>	<u>551.570</u>

(*) Participación en utilidades y bonos (Nota 23 letra b)

(**) Ver Nota 22.

Los saldos incluyen los montos que serán parte del acuerdo de reorganización, producto de la entrada al proceso de Capítulo 11 el día 26 de mayo de 2020, y el día 8 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 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	21.188	2.033	364.342	164.190	385.530	166.223
Contingencias civiles	2.266	2.202	103.984	66.605	106.250	68.807
Contingencias laborales	320	971	48.115	26.505	48.435	27.476
Otros	-	-	17.821	19.886	17.821	19.886
Provisiones Investigación Comisión Europea (2)	-	-	10.097	9.217	10.097	9.217
Provisiones por contratos onerosos (3)	-	-	44.000	-	44.000	-
Total otras provisiones (4)	<u>23.774</u>	<u>5.206</u>	<u>588.359</u>	<u>286.403</u>	<u>612.133</u>	<u>291.609</u>

(1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la Sociedad.

Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la Sociedad.

La dotación de provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

- 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.
- 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.
- El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, incluye el valor justo 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
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019	298.886	9.403	-	308.289
Incremento en provisiones	134.847	-	-	134.847
Provisión utilizada	(82.212)	-	-	(82.212)
Diferencia por conversión filiales	(10.764)	-	-	(10.764)
Reverso de provisiones	(58.063)	-	-	(58.063)
Diferencia de cambio	(302)	(186)	-	(488)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	<u>282.392</u>	<u>9.217</u>	<u>-</u>	<u>291.609</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	282.392	9.217	-	291.609
Incremento en provisiones	408.078	-	44.000	452.078
Provisión utilizada	(47.238)	-	-	(47.238)
Diferencia por conversión filiales	(58.654)	-	-	(58.654)
Reverso de provisiones	(25.563)	-	-	(25.563)
Diferencia de cambio	(979)	880	-	(99)
Saldos al 31 de diciembre de 2020	<u>558.036</u>	<u>10.097</u>	<u>44.000</u>	<u>612.133</u>

- Saldos acumulados incluyen depósito judicial entregado en garantía, con respecto al "Fundo Aeroaviario" (FA), por MMUSS 69, 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 2020 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 aéreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa antes mencionada. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2020 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 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (1)(2)	2.036.880	2.689.083	702.008	851.383	2.738.888	3.540.466
Impuesto a las ventas	7.609	2.556	-	-	7.609	2.556
Retenciones	27.853	43.916	-	-	27.853	43.916
Otros impuestos	3.931	7.555	-	-	3.931	7.555
Dividendos por pagar	-	57.129	-	-	-	57.129
Otros pasivos varios	12.518	34.982	-	-	12.518	34.982
Total otros pasivos no financieros	2.088.791	2.835.221	702.008	851.383	2.790.799	3.686.604

Movimiento Ingresos diferidos

	Ingresos diferidos					Ajustes aplicación N° 29		Saldo final
	Saldo inicial	(1) Reconocimiento	Uso	Fidelización (acreditación y canje)	Caducidad pasajes	Hiperinflación Argentina	Otras provisiones	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	2.974.760	8.264.970	(7.703.011)	124.548	(156.435)	2.232	33.402	3.540.466
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

- (1) El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019; 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.

Con fecha 26 de septiembre de 2019, la Sociedad firmó un acuerdo marco con Delta Air Lines, Inc, en el cual esta última se comprometió a pagar MUS\$ 350.000 por compensación de costos e ingresos que la Sociedad deba incurrir o dejar de percibir, respectivamente, durante el periodo de transición hasta la implementación de la alianza estratégica.

Durante diciembre de 2019, la Sociedad vendió sus derechos a recibir los pagos futuros de la transición comprometida. Los pagos consistían en MUS\$ 200.000 pagaderos en 8 cuotas trimestrales de MUS\$ 25.000 a partir del 2 de enero de 2020. El 13 de diciembre de 2019, la Sociedad recibió MUS\$ 194.068 por dicha venta.

Luenta por cobrar fue dada de baja y el interés de MUS\$ 5.932 fue reconocido en el ítem Costos Financieros del Estado de Resultados Consolidado.

- (2) Al 31 de diciembre de 2020, los Ingresos diferidos incluyen MUS\$ 179.612 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\$ 132.467 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 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Prestaciones por jubilación	51.007	64.824
Prestaciones por renunciaciones	8.230	9.722
Otras prestaciones	14.879	19.024
Total provisiones por beneficios a los empleados	<u>74.116</u>	<u>93.570</u>

(a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciaciones y otras prestaciones:

	Saldo inicial	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes	Beneficios pagados	(Ganancia)/ Pérdida Actuarial	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	82.365	11.242	(4.390)	10.636	(6.283)	93.570
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	93.570	(18.759)	(8.634)	3.968	3.971	74.116

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	
	2020	2019
Tasa de descuento	2,67%	3,13%
Tasa esperada de incremento salarial	2,80%	4,50%
Tasa de rotación	5,56%	6,04%
Tasa de mortalidad	RV-2014	RV-2014
Tasa de inflación	2,8%	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 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Tasa de descuento		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(4.576)	(7.257)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	5.244	5.365
Tasa de Crecimiento Salarial		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	4.946	4.989
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(4.678)	(7.159)

(b) Provisión por beneficio, corto plazo:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Participación en utilidades y bonos (*)	<u>2.186</u>	<u>91.153</u>

(*) 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	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Sueldos y salarios	850.557	1.478.804
Beneficios a corto plazo a los empleados	41.259	147.576
Beneficios por terminación (*)	-	54.256
Otros gastos de personal	70.244	114.126
Total	962.060	1.794.762

(*) Los beneficios por terminación relacionados con la reorganización dentro del marco del Capítulo 11 se clasifican en Nota 27, Gastos de actividades de reestructuración.

NOTA 24 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de 2020	diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	392.347	412.710
Flota (JOL)	208.037	190.225
Provisión vacaciones y gratificaciones	15.036	15.868
Otros pasivos varios	36.180	307
Total cuentas por pagar, no corrientes	651.600	619.110

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 2020, 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 2019), 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

Durante el año 2019 la Sociedad redujo de pleno derecho 466.832 acciones pendientes de colocación y pago, correspondientes al aumento de capital autorizado en la junta extraordinaria de

accionistas del 18 de agosto de 2016. En consecuencia, al 31 de diciembre de 2020 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 606.407.693 acciones suscritas y pagadas.

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas y totalmente pagadas descritas anteriormente:

Movimiento acciones autorizadas:	Saldo inicial	Acciones expiradas destinadas a planes de compensación y otros	Movimiento acciones totalmente pagadas:	
			Saldo final	Capital Pagado MUS\$
Nro. de acciones			Valor movimiento de acciones (1) MUS\$	Costo emisión y colocación de acciones (2) MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	606.874.525	(466.832)	606.407.693	3.146.265
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	606.407.693	-	606.407.693	3.146.265
Acciones pagadas al 1 de enero de 2019	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2019	-	-	-	-
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2019	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
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

(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 2020, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUS\$ (178) corresponde a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones que mantenía en cartera.

(d) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial	Plan de opciones sobre acciones	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	37.874	(1.585)	36.289
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	36.289	946	37.235

Estas reservas dicen relación con los "Pagos basados en acciones", explicados en Nota 34.

(e) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial	Transacciones con minoritarios	Reservas legales	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	2.638.916	(184.135)	(2.312)	2.452.469
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	2.452.469	(3.125)	2.675	2.452.019

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.665.692	2.665.692
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con minoritarios (3)	(213.273)	(210.048)
Otras	(3.020)	(5.795)
Total	<u>2.452.019</u>	<u>2.452.469</u>

- (1) Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor justo de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.
- (2) Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Comisión para el Mercado Financiero en el año 1979, en la Circular N° 1529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distributable y sólo puede ser capitalizada.
- (3) El saldo al 31 de diciembre de 2020, 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 Aerolíneas Brasileiras S.A. por MUS\$ (885), la

adquisición de Inversiones Lan S.A. de la participación minoritaria en Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A. por un monto de MUS\$ (2) y la adquisición de participación minoritaria 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 minoritaria de Multiplus S.A. por MUS\$ (184.135) (ver Nota 1), (4) y la adquisición de participación minoritaria de Latam Airlines Perú S.A. a través de Latam Airlines Group S.A. por un monto de MUS\$ (3.225).

(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 de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019	(2.656.644)	(9.333)	(15.178)	(2.681.155)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	95.954	-	95.954
Reclasificado de ORI a resultados	-	(30.074)	-	(30.074)
Impuesto diferido	-	345	-	345
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	(10.635)	(10.635)
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	-	-	2.873	2.873
Diferencia por conversión filiales	(233.643)	-	-	(233.643)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2019	(2.890.287)	56.892	(22.940)	(2.856.335)
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 Actuariales por Beneficios a los empleados	-	-	923	923
Diferencia por conversión filiales	(900.226)	-	-	(900.226)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	<u>(3.790.513)</u>	<u>(60.941)</u>	<u>(25.985)</u>	<u>(3.877.439)</u>

(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 justo 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.

(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	Resultado del ejercicio		Dividendos	Saldo final
	Saldo inicial	MUSS		
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	218.971	190.430	(57.129)	352.272
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	352.272	(4.545.887)	-	(4.193.615)

(h) Dividendos por acción

Descripción de dividendo	Dividendo mínimo obligatorio año 2020	Dividendo definitivos año 2019
	Fecha del dividendo	31-12-2020
Importe de dividendo (MUSS)	-	57.129
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	606.407.693	606.407.693
Dividendo por acción (US\$)	-	0,0942

NOTA 26 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUSS	MUSS
Pasajeros	2.713.774	9.005.629
Carga	1.209.893	1.064.434
Total	3.923.667	10.070.063

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	
	2020	2019
	MUSS	MUSS
Combustible	1.045.343	2.929.008
Otros arriendos y tasas aeronáuticas (*)	720.005	1.275.859
Mantenimiento	472.382	444.611
Comisiones	91.910	221.884
Servicios a pasajeros	97.688	261.330
Otros costos de operaciones	1.221.183	1.291.895
Total	3.648.511	6.424.587

(*) Se incluyen dentro de este monto gastos por arrendamiento (ver nota 2.21):

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUSS	MUSS
Pagos por arrendamientos de activos de bajo valor	21.178	31.982
Concesiones reconocidas directamente en resultado	(110)	-
Total	21.068	31.982

(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUSS	MUSS
Depreciación (*)	1.219.586	1.389.465
Amortización	169.800	80.511
Total	1.389.386	1.469.976

(*) 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 2020 es MUSS 276.908 y de MUSS 445.680 para mismo período 2019.

(c) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	314.468	325.650
Arrendamientos financieros	45.245	61.980
Pasivos por arrendamientos	170.918	181.814
Otros instrumentos financieros	56.348	20.490
Total	<u>586.979</u>	<u>589.934</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) Gastos de actividades de reestructuración

Los Gastos de actividades de reestructuración se detallan a continuación.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Ajuste valor neto de realización flota disponible para la venta	331.522	-
Rechazo de contratos de flota	269.467	-
Indemnizaciones por reestructuración (*)	290.831	-
Asesorías legales y financieras	76.541	-
Otros	21.648	-
Total	<u>990.009</u>	<u>-</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	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Cobertura de combustible	82.487	-
Bajas de slot	36.896	-
Compromiso de compra	44.000	-
Deterioro de la plusvalía	1.728.975	-
Otros	(17.569)	(11.525)
Total	<u>1.874.789</u>	<u>(11.525)</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	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Programa de coalición y fidelización Multiplus	-	36.172
Tours	22.499	96.997
Arriendo de aviones	46.045	102.704
Aduanas y almacenaje	25.138	29.353
Duty free	-	543
Mantenimiento	18.579	10.471
Canjes LATAM Pass no aéreos	42.913	42.791
Otros ingresos varios (*)	255.828	41.833
Total	<u>411.002</u>	<u>360.864</u>

(*) Se incluye dentro de este monto, MUS\$ 62.000 por indemnización recibida por la cancelación de la compra de 4 aeronaves A350 a Delta Air Lines Inc y MUS\$ 9.240 de la devolución anticipada de aviones arrendados a Qatar Airways y MUS\$ 132.467 correspondiente 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:

	Al 31 de diciembre de			
	2020	2019	2018	2017
Peso argentino	84,14	59,83	37,74	18,57
Real brasileño	5,18	4,01	3,87	3,31
Peso chileno	710,95	748,74	694,77	614,75
Peso colombiano	3.421,00	3.271,55	3.239,45	2.984,77
Euro	0,81	0,89	0,87	0,83
Dólar australiano	1,30	1,43	1,42	1,28
Boliviano	6,86	6,86	6,86	6,86
Peso mexicano	19,93	18,89	19,68	19,66
Dólar neozelandés	1,39	1,49	1,49	1,41
Nuevo sol peruano	3,62	3,31	3,37	3,24
Peso uruguayo	42,14	37,24	32,38	28,74

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	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
<u>Activos corrientes</u>		
Efectivo y equivalentes al efectivo	483.303	242.624
Peso argentino	16.885	10.974
Real brasileño	13.157	9.407
Peso chileno	32.368	50.421
Peso colombiano	2.168	5.971
Euro	10.361	21.927
Dólar estadounidense	369.455	77.933
Otras monedas	38.909	65.991
Otros activos financieros, corriente	12.981	47.328
Peso argentino	311	7
Real brasileño	4	17.395
Peso chileno	3.987	26.008
Peso colombiano	132	138
Euro	1.867	-
Dólar estadounidense	5.639	2.795
Otras monedas	1.041	985
Otros activos no financieros, corrientes	42.973	81.521
Peso argentino	11.058	11.263
Real brasileño	2.985	20.553
Peso chileno	15.913	24.451
Peso colombiano	175	61
Euro	2.667	2.878
Dólar estadounidense	2.351	5.140
Otras monedas	7.824	17.175

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
<u>Activos corrientes</u>		
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	177.491	501.006
Peso argentino	1.881	22.809
Real brasileño	841	1.457
Peso chileno	38.340	125.342
Peso colombiano	209	545
Euro	24.370	32.711
Dólar estadounidense	98.385	257.421
Otras monedas	13.465	60.721
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	430	537
Peso chileno	9	42
Dólar estadounidense	421	495
Activos por impuestos corrientes	11.050	19.506
Peso argentino	389	1.560
Real brasileño	887	1.006
Peso chileno	1.003	1.111
Peso colombiano	675	54
Euro	235	264
Dólar estadounidense	354	-
Sol peruano	5.220	13.707
Otras monedas	2.287	1.804
Total activos corrientes	728.228	892.522
Peso argentino	30.524	46.613
Real brasileño	17.874	49.818
Peso chileno	91.620	227.375
Peso colombiano	3.359	6.769
Euro	39.500	57.780
Dólar estadounidense	476.605	343.784
Otras monedas	68.746	160.383

	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS
Activos no corrientes		
Otros activos financieros, no corrientes	9.486	10.243
Real brasileño	3.574	4.441
Peso chileno	69	65
Peso colombiano	284	296
Euro	1.369	1.525
Dólar estadounidense	2.490	2.169
Otras monedas	1.700	1.747
Otros activos no financieros, no corriente	36.251	29.166
Peso argentino	39	54
Real brasileño	12.974	7.891
Dólar estadounidense	3.732	3
Otras monedas	19.506	21.218
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.984	4.722
Peso chileno	4.984	4.722
Activos por impuestos diferidos	2.228	3.339
Peso colombiano	221	487
Dólar estadounidense	13	856
Otras monedas	1.994	1.996
Total activos no corrientes	52.949	47.470
Peso argentino	39	54
Real brasileño	16.548	12.332
Peso chileno	5.053	4.787
Peso colombiano	505	783
Euro	1.369	1.525
Dólar estadounidense	6.235	3.028
Otras monedas	23.200	24.961

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 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS
Pasivos corrientes				
Otros pasivos financieros, corrientes	239.712	69.623	86.573	210.627
Peso argentino	2	1	-	2
Real brasileño	59	128	163	118
Peso chileno	40.552	42.625	70.639	15.229
Euro	87	145	258	339
Dólar estadounidense	198.996	26.676	15.504	194.896
Otras monedas	16	48	9	43
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.285.233	1.338.123	20.908	10.091
Peso argentino	228.069	252.799	7.315	1.096
Real brasileño	71.446	59.837	37	320
Peso chileno	312.921	322.996	10.991	1.295
Peso colombiano	12.300	2.558	1.165	868
Euro	143.780	113.733	41	484
Dólar estadounidense	392.914	480.129	912	4.263
Sol peruano	11.759	24.197	222	1.447
Peso mexicano	16.546	5.233	60	33
Libra esterlina	35.269	20.289	45	119
Peso uruguayo	441	1.018	-	29
Otras monedas	59.788	55.334	120	137
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	(229)	53	-	-
Peso chileno	-	53	-	-
Dólar estadounidense	(229)	-	-	-
Otras provisiones, corrientes	14	2.079	1.628	-
Peso chileno	-	27	29	-
Otras monedas	14	2.052	1.599	-

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
<u>Pasivos corrientes</u>				
Otros pasivos no financieros, corrientes	42.467	19.335	50	-
Peso argentino	961	348	-	-
Real brasileño	976	1.537	3	-
Peso chileno	5.836	705	1	-
Peso colombiano	622	3.059	38	-
Euro	3.206	3.133	-	-
Dólar estadounidense	19.707	4.531	-	-
Otras monedas	11.159	6.022	8	-
Total pasivos corrientes	1.567.596	1.429.213	109.159	220.718
Peso argentino	229.032	253.148	7.315	1.098
Real brasileño	72.481	61.502	203	438
Peso chileno	359.309	366.406	81.660	16.524
Peso colombiano	12.922	5.617	1.203	868
Euro	147.073	117.011	299	823
Dólar estadounidense	611.787	511.336	16.416	199.159
Otras monedas	134.992	114.193	2.063	1.808

	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
<u>Pasivos no corrientes</u>						
Otros pasivos financieros, no corrientes	268.320	366.889	4.250	12.915	403.841	376.535
Peso chileno	180.150	236.346	1.320	2.291	398.199	369.525
Real brasileño	351	700	-	40	-	-
Euro	427	550	-	141	-	-
Dólar estadounidense	87.280	128.820	2.930	10.308	5.642	7.010
Otras monedas	112	473	-	135	-	-
Cuentas por pagar, no corrientes	70.145	151.254	1.390	-	241	-
Peso chileno	47.752	14.367	1.390	-	241	-
Dólar estadounidense	21.051	135.541	-	-	-	-
Otras monedas	1.342	1.346	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	45.834	36.615	-	-	-	-
Peso argentino	696	485	-	-	-	-
Real brasileño	26.872	20.538	-	-	-	-
Peso colombiano	278	281	-	-	-	-
Euro	11.736	9.217	-	-	-	-
Dólar estadounidense	6.252	6.094	-	-	-	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	64.152	80.628	-	-	-	-
Peso chileno	64.152	80.628	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	448.451	635.386	5.640	12.915	404.082	376.535
Peso argentino	696	485	-	-	-	-
Real brasileño	27.223	21.238	-	40	-	-
Peso chileno	292.054	331.341	2.710	2.291	398.440	369.525
Peso colombiano	278	281	-	-	-	-
Euro	12.163	9.767	-	141	-	-
Dólar estadounidense	114.583	270.455	2.930	10.308	5.642	7.010
Otras monedas	1.454	1.819	-	135	-	-

<u>Resumen general de moneda extranjera:</u>	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Total activos	781.177	939.992
Peso argentino	30.563	46.667
Real brasileño	34.422	62.150
Peso chileno	96.673	232.162
Peso colombiano	3.864	7.552
Euro	40.869	59.305
Dólar estadounidense	482.840	346.812
Otras monedas	91.946	185.344
Total pasivos	2.534.928	2.674.767
Peso argentino	237.043	254.731
Real brasileño	99.907	83.218
Peso chileno	1.134.173	1.086.087
Peso colombiano	14.403	6.766
Euro	159.535	127.742
Dólar estadounidense	751.358	998.268
Otras monedas	138.509	117.955
Posición Neta		
Peso argentino	(206.480)	(208.064)
Real brasileño	(65.485)	(21.068)
Peso chileno	(1.037.574)	(853.925)
Peso colombiano	(10.539)	786
Euro	(118.666)	(68.437)
Dólar estadounidense	(268.518)	(651.456)
Otras monedas	(46.563)	67.389

NOTA 30 – GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACCION

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
Ganancias básicas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	(4.545.887)	190.430
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	(7,49642)	0,31403
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
Ganancias diluidas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	(4.545.887)	190.430
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\$)	(7,49642)	0,31403

NOTA 31 – CONTINGENCIAS

I. Juicios.

1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Fidelidade Viagens e Turismo	Fazenda Pública do Município de São Paulo.	1004194-37.2018.8.26.0053 (EF 1526893-48.2018.8.26.0090)	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 que está pendiente.	84.652
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 filiales presentaron individualmente una solicitud de quiebra voluntaria ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebra de los Estados Unidos. Posteriormente, el 7 y 9 de julio de 2020, 9 deudores afiliados adicionales (los «Deudores Subsiguientes»), incluida TAM Linhas Aereas S.A., presentaron solicitudes de quiebra voluntarias 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. y se administran de manera conjunta bajo el número de caso 20-11254. El 18 de septiembre de 2020 LATAM Airlines Group S.A. recibió la aprobación de la propuesta de financiamiento modificada para el financiamiento DIP (Debtor in Possession por sus siglas en inglés) presentada el 17 de septiembre de 2020 en el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York. El Tribunal asimismo emitió una orden estableciendo el día 18 de diciembre de 2020 como la fecha límite general en que los acreedores de LATAM puedan presentar una evidencia de reclamo, con excepción de ciertos litigantes en Brasil que pueden presentar la evidencia de reclamo hasta el 05 de febrero de 2021. El juez también extendió el plazo en el cual LATAM tiene el derecho exclusivo para presentar el plan de reorganización hasta el 29 de enero de 2021. El 27 de enero de 2021 el Tribunal aprobó la prórroga para el período de presentación de manera exclusiva del plan de reorganización hasta el 30 junio 2021. Actualmente se han celebrado diversas audiencias, encontrándose el proceso vigente.	-0-
LATAM Airlines Group S.A.	2° 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, por tanto, firme. El proceso se mantiene abierto.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
Aerovías de Integración Regional S.A.	Superintendencia de Sociedades	-	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización adelantado.	El 12/06/20, la Superintendencia de Sociedades reconoció en Colombia el proceso de reorganización adelantado ante la Corte de Bancarrota de los Estados Unidos de América para el Distrito Sur de Nueva York como un proceso principal, en los términos del Título III de la Ley 1116 de 2006. El 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.	-0-
LATAM Airlines Perú S.A.	INDECOPI	-	Solicitud para un proceso concursal preventivo.	El 27/05/20 LATAM Airlines Perú S.A. presentó una solicitud para un proceso concursal preventivo ante el INDECOPI de Perú, encontrándose a la espera de la admisión.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 26/05/20 LATAM Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El 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 período 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 período de 6 meses. El proceso se mantiene vigente.	-0-

2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y a LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes.	El 14/04/2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24/01/2011. El 11/05/2015 solicitamos la anulación de la decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la parte operativa de la misma que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a Lan en sólo una de esas cuatro rutas, y en la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta) Con fecha 9/11/2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. la imposición de multa por el importe de MUS\$10.072 (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 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\$10.072 (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.	10.072

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) Ovre Romerike Disrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos), Cologne Regional Court (Landgerich 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.	Casos se encuentran en proceso de presentación de pruebas. 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, 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. Para el resto de los países (Noruega, Países Bajos y Alemania) la cuantía es indeterminada. En el caso de Alemania se ha solicitado la suspensión del caso, 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. El Tribunal alemán aún no se ha pronunciado sobre esta solicitud. DB Barnsdale AG; British Airways; KLM; Martinair; Air France; Lufthansa; Lufthansa Cargo y Swiss Air presentaron reclamos ante la Corte de Bancarrotas de los Estados Unidos, dentro de la oportunidad que tienen los acreedores para estos reclamos en el Capítulo 11, lo cual deberá seguir el proceso correspondiente.	-0-
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	Acción anulatoria con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobretasa de combustible (Fuel Surcharge).	Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUS\$ 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 201; (iii) Hernan Merino: MUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 102. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condena en un periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el juzgado de la justicia federal en el presente proceso. ABSA inició una revisión judicial en busca de una reducción adicional del valor de la multa. En diciembre de 2018, el Juez de la Justicia Federal resolvió negativamente en contra de ABSA, indicando que no aplicará una reducción adicional a la multa impuesta. Con fecha 12/03/2019 se publicó la resolución del Juez y con fecha 13/03/2019 presentamos nuestra apelación respecto a esta resolución.	8.353

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.4.03.6105	Recurso de nulidad con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de Febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IPI y II, vinculadas al procedimiento administrativo 10831,005704 / 2006.43	Esperando manifestación de Serasa sobre la carta garantía de TAM y manifestación de la Unión desde el 21/08/2015. Se legalizó la manifestación el 29/01/2016. El 30/03/2016 se presentó un nuevo seguro garantía con los cambios solicitados por PGFN. El 20/05/2016 el proceso fue remitido para PGFN, que se manifestó el 03/06/2016. Sentencia que negó totalmente la solicitud de la empresa en la demanda. En la corte (TRF3) hubo una decisión que eliminó parte de la deuda y mantuvo la otra parte (que ya está adeudada por la Compañía pero que sólo debe pagar al final del proceso -3.283- R\$ 17.063.902,35). Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	8.875
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0	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 MUSS63.256. 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.	68.821
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.	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/sorteado 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.	20.732

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.S.A.	Circuit Court of the Eleventh Judicial Circuit in and for Miami-Dade County, Florida Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá - Colombia	2013-20319 CA 01	El 30 de julio de 2012 Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LATAM Airlines Colombia) inició un proceso legal en Colombia contra de Regional One INC y Volvo Aero Services LLC, con el fin de que se declare que estas compañías son responsables civilmente por los perjuicios morales y materiales causados a LATAM AIRLINES COLOMBIA, derivados del incumplimiento de obligaciones contractuales del avión HK-4107. El 20 de junio de 2013 LATAM AIRLINES COLOMBIA fue notificada de la demanda radicada en los Estados Unidos de Norteamérica por Regional One INC y Dash 224 LLC por daños y perjuicios ocasionados por el avión HK-4107 argumentando incumplimiento por parte de LATAM AIRLINES GROUP S.A. de la obligación aduanera de obtener declaración de importación cuando el avión en abril de 2010 ingresó a Colombia para un mantenimiento solicitado por Regional One	Proceso en Colombia. Se encuentra a cargo del Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá – Colombia. El 31/10/18 el Juez corrió traslado a las partes de la objeción por error grave planteada por VAS contra la traducción presentada por el perito. El proceso entró a despacho desde el 11/03/2019 para cambiar perito de liquidación de perjuicios solicitado por LATAM AIRLINES COLOMBIA debido a que el designado anteriormente no se posesionó y para pronunciarse frente a la objeción por error grave de la traducción al español de documentos aportados en inglés, objeción presentada por VAS y de la que había corrido traslado a las partes en octubre de 2018. Mediante Auto de fecha 13/08/2019 el Juzgado 45 Civil del Circuito, no decidió sobre los asuntos pendientes sino que decretó la nulidad de lo actuado desde el 14/09/ 2018, y ordenó remitir el proceso al Juzgado 46 Civil del Circuito aplicando el artículo 121 del C.G. del Proceso que indica que no podrá transcurrir un lapso superior a un (1) año para dictar sentencia de primera o única instancia, contado a partir de la notificación del auto admisorio de la demanda y si se vence este plazo sin haberse dictado la sentencia el Juez perderá automáticamente competencia para conocer del proceso, por lo cual, al día siguiente, deberá informarlo a la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura y remitir el expediente al juez que le sigue en turno quien asumirá competencia y proferirá la providencia dentro del término máximo de 6 meses. El proceso se remitió el 4/09/2019 al Juzgado 46 Civil del Circuito, despacho que promovió conflicto negativo de competencia y lo remitió al Tribunal Superior de Bogotá para que decidiera cuál despacho, 45 ó 46 debe continuar con el manejo del proceso. El Tribunal decidió que debe continuar el Juzgado 45 con el manejo del proceso, por lo que este despacho en 15/01/2020 ha reactivado el trámite procesal ordenando el traslado a las partes de la objeción presentada por VAS por error grave de la traducción al español de documentos aportados en inglés. El 24/02/2020 declara que las partes no se pronunciaron sobre la objeción presentada por VAS y requiere a la parte actora para que por su conducto remita dictamen pericial de perjuicios correspondiente a las pretensiones de la demanda. Desde 16/03/20 se presenta suspensión de términos en Juzgados por la pandemia. El 01/07/20 se reactivan términos judiciales. El 18/09/20 se radica dictamen pericial de perjuicios solicitado por el Juzgado. El 12/12/20 el Juzgado ordena correr traslado del dictamen a las partes. 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 han quedado suspendidos dada la petición de reorganización radicada por LATAM AIRLINES GROUP S.A. y algunas de sus filiales incluida Aires, el 26 de mayo del 2020, bajo el Capítulo 11 del Código de Bancarrota de los Estados Unidos. Dash y Regional One presentaron en diciembre de 2020 un reclamo ante la Corte de Bancarrotas de los Estados Unidos, dentro de la oportunidad que tienen los acreedores para estos reclamos en el Capítulo 11, lo cual deberá seguir el proceso correspondiente.	12.443

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Tam Linhas Aéreas S.A.	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.	52.024
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal del Trabajo de Sao Paulo/SP	1001531-73.2016.5.02.0710	Acción presentada por el Ministerio Público del Trabajo para que la empresa adecúe las condiciones ergonómicas y de comodidad de los asientos.	En agosto de 2016 el Ministerio Público del Trabajo presentó una nueva acción en la localidad competente del Tribunal del Trabajo de Sao Paulo, en las mismas condiciones que el proceso 0000009-45.2016.5.02.090 informado con anterioridad, fijándose fecha de audiencia para el 22/10/2018. En marzo de 2019, fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda, presentando el demandante un recurso de apelación. Actualmente, esperamos que la causa sea vista por la Corte de Apelaciones.	15.260
TAM Linhas Aéreas S.A.	Ministerio de Trabajo	0001734-78.2014.5.02.0045	Acción interpuesta por el Ministerio de Trabajo, que exige el cumplimiento de la legislación sobre descansos, horas extras y otros. Tribunal del Trabajo de São Paulo.	Etapa Inicial. Podría eventualmente afectar las operaciones y control de jornada de los empleados. El proceso ha sido ganado en primera instancia, pero el Ministerio Público apeló de esta resolución. La decisión fue mantenida en Segunda Instancia y actualmente se espera la solicitud de aclaración efectuada por el Ministerio Público. El Ministerio Público se desistió de la solicitud de aclaración y propuso recurso para la última instancia, al que no se dio seguimiento. Ministerio Público presentó un recurso interno, se espera el juicio del TST.	18.243
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.	18.646

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	10ª Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo	0061196-68.2016.4.03.6182	Embargos a la Ejecución Fiscal N° 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007.	El 16/02/2017 la ejecución fiscal fue distribuida a la 10ª Vara Federal. El 18/04/2017 se protocolizó una petición informando nuestra solicitud de presentación de garantía. Actualmente se espera la manifestación de la contraparte sobre nuestra petición. Efectuada la sustitución de la garantía. En espera de plazo para pruebas.	31.392
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Receita Federal	5002912.29.2019.4.03.6100	Acción judicial para discutir el débito del proceso administrativo 16643.000085/2009-47, informado en las notas anteriores y que consistía en una notificación para exigir la recuperación del Impuesto a la Renta y Contribución Social sobre la utilidad neta (SCL) derivada del detalle de gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Distribuida la acción el 28/02/2019. Con fecha 01/03/2019 se emite decisión judicial alejando la necesidad de garantía. Actualmente, debemos esperar la decisión final. El 06/04/2020 TAM Linhas Aéreas S.A. tuvo una decisión favorable (sentencia). El Tesoro Nacional puede apelar. Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	8.862
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720630/2017-16	Juicio administrativo que trata de la multa por infracción en registro incorrecto en DI (declaración de importación)	La defensa administrativa fue presentada el día 28/09/17. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Especial (CRSF). En espera de la resolución.	16.204
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.	11.598
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo (referente a 2012).	El 29/05/2018 se presentó la defensa administrativa	24.926

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aeroviárias)	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.	58.919
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.	13.667
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	19515-720.823/2018-11	Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 11/2013 a 12/2017.	El 28/11/2018 se presentó la defensa administrativa. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	95.878
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938832/013-19	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de 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.	12.815
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938834/013-16	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de 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.	9.370
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938837/013-41	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.556

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938838/2013-96	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.	8.665
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de Minas Gerais (2° 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.	12.272
LATAM Airlines Argentina S.A.	Juzgado de 1° Instancia en lo Comercial N° 15 de Buenos Aires	11479/2012	Juicio iniciado por Proconsumer y la señora Rafaella 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.	-0-
LATAM Airlines Group Argentina, Brasil, Perú, Ecuador, y TAM Mercosur.	Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires	1408/2017	Juicio iniciado con fecha 14/03/2017 por Consumidores libres Coop. Ltda. de provisión de servicios, pidiendo la devolución de ciertas tasas o diferencia del valor de tasas a los pasajeros que en los últimos 10 años hayan comprado un ticket y no lo hayan utilizado.	Después de una discusión de dos años por temas de jurisdicción y competencia, la demanda quedó radicada en el Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires y con fecha 19/03/2019, se presentó la contestación de la demanda.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.938842/2013-54	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de 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	9.169
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.938844/2013-43	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de 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	8.655

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938841/2013-18	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.	8.189
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.727719/2019-71	Cobranza del Impuesto PIS/COFINS del periodo de 2014.	Defensa administrativa presentada el 11.01.2020. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	33.551
Latam-Airlines Ecuador S.A.	Tribunal Distrital de lo Fiscal	17509-2014-0088	Fiscalización del Impuesto a la Renta 2006, en donde nos desconocieron gastos por combustible, tasas, entre otros, por no contar con los sustentos necesarios según lo indicado por la Administración.	Con fecha 06/08/2018 el Tribunal Distrital de lo contencioso tributario emitió la sentencia negando la solicitud de devolución por pago indebido. El 5 de septiembre se procedió a presentar el recurso de Casación en contra de la sentencia emitida por parte del Tribunal, estamos a la espera de la resolución por parte de los jueces de Casación. Al 31/12/18, los abogados han considerado que las probabilidades de recuperar este importe se han reducido al 30-40% por lo que se ha procedido a incrementar la provisión a \$ 8.7 MM. Al 31/12/19 considerando el porcentaje de pérdida (mayor al 50%) hemos aplicado la CINIIF 23 y hemos contabilizado en el rubro de Impuesto a la Renta toda la provisión.	12.505
Latam Airlines Group S.A.	Southern District of Florida. United States District Court	19cv23965	Acción civil presentada por José Ramón López Regueiro en contra de American Airlines INC y Latam Airlines Group S.A., solicitando indemnización por daños y perjuicios por el uso comercial del Aeropuerto Internacional José Martí de Cuba que indica fue reparado y acondicionado por su familia, previo al cambio de gobierno del año 1959.	Con fecha 27/09/2019 LATAM Airlines Group S.A. fue emplazada de esta demanda. El 26 de noviembre de 2019 LATAM Airlines Group presentó una moción para desestimar el caso. Seguidamente, y como consecuencia de dicha moción, se presentó el 23 de diciembre de 2019 una moción para suspender la etapa de descubrimiento mientras la Corte toma una posición en la moción de desestimación. 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-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910559/2 017-91	Trata de la compensación no homologada de Cofins.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.185
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910547/2 017-67	Trata de la compensación no homologada de Cofins Exportacion.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.839
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910553/2 017-14	Trata de la compensación no homologada de Cofins Exportacion	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.324
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910555/2 017-11	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en 12/2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.976
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910560/2 017-16	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.354
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910550/2 017-81	Trata de la compensación no homologada de Cofins expotacion	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.117
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910549/2 017-56	Trata de la compensación no homologada de Cofins expotacion	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.153
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910557/2 017-01	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.604
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10840.722712/2 020-05	Juicio administrativo que trata de la cobranza de PIS/Cofins proporcionalidad (año fiscal 2015).	Defensa administrativa presentada el 28.05.2020. Se encuentra en espera de la decisión.	26.454
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978948/2 019-86	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 4° Trimestre de 2015.	El 14/07/2020 TAM presentó la defesa administrativa. Se encuentra en espera de la decisión.	15.114

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978 946/2019-97	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 3° Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defesa administrativa. Se encuentra en espera de la decisión.	9.159
TAM Linhas Aereas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978 944/2019-06	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 2° Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defesa administrativa. Se encuentra en espera de la decisión.	9.723
Latam Airlines Group S.A.	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8498-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas, la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 25/06/2020 fuimos notificados de la demanda. Con fecha 04/07/2020 presentamos un recurso de reposición en contra de la resolución que declaró admisible la acción deducida por CONADECUS, cuya resolución a la fecha se encuentra pendiente. Con fecha 11/07/2020 solicitamos al Tribunal dar cumplimiento a la suspensión de la presente causa, decretada por el 2° Juzgado Civil de Santiago, en reconocimiento del procedimiento de reorganización extranjera conforme a la Ley N° 20.720, por todo el periodo que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por el Tribunal. Respecto a esta resolución, CONADECUS presentó Recurso de Reposición, con apelación en subsidio. La reposición fue rechazada por Tribunal con fecha 03/08/2020, teniendo por interpuesto recurso de apelación en subsidio. El 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..	-0-
Latam Airlines Group S.A.	25° Juzgado Civil de Santiago	C-8903-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Asociación de Consumidores y Usuarios (AGRECU) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo y difuso de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 07 de julio de 2020 fuimos notificados de la demanda. El 21/08/2020 presentamos nuestra Contestación. Con fecha 01/10/2020 se realizó la audiencia de conciliación donde arribamos a una Conciliación con AGRECU, la que fue aprobada por el Tribunal con fecha 05/10/2020. Con fecha 07/10/2020, el 25° Juzgado Civil certificó que la resolución que aprobó la conciliación se encontraba firme y ejecutoriada. El 04/10/2020 CONADECUS presentó un escrito haciéndose parte y oponiéndose al acuerdo, lo cual fue rechazado con fecha 05/10/2020. CONADECUS solicitó la corrección de oficio el 08/10/2020 y la nulidad de todo lo obrado el 22/10/2020, las cuales fueron rechazadas con costas los días 16/11/2020 y 20/11/2020 respectivamente. Actualmente CONADECUS mantiene recursos de apelación en contra de estas resoluciones. La cuantía por el momento es indeterminada.	-0-

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2020, 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, las cuales a esta fecha no son cuantificables.
- (* 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 la resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE), que da inicio a una investigación sobre el programa de pasajero frecuente LATAM Pass, cuyo último movimiento en la Causa Rol N° 2530-19 que lleva 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 la resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE), que da inicio a una investigación sobre el Acuerdo de Alianza entre LATAM Airlines Group S.A. y American Airlines INC, cuyo último movimiento en la Causa Rol N° 2565-19 que lleva esta investigación corresponde a una declaración de fecha 11 de septiembre de 2019.
- 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.
- 4) Con fecha 15/10/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió la resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE), que da inicio a una investigación sobre el Acuerdo entre LATAM Airlines Group S.A. y Delta Airlines Inc. cuyo último movimiento en la Causa Rol N° 2585-19 que lleva esta investigación corresponde a la respuesta a un oficio en febrero de 2021.

- 5) Con fecha 23 de febrero de 2021 En el marco de la investigación Rol N° 2484-18, LATAM Airlines Group S.A. recibió el Oficio Ordinario N° 243 de 2021 emitido por la Fiscalía Nacional Económica (FNE), que solicita antecedentes respecto a tarifas de carga y pasajeros. En los años 2018 y 2019 se habían recibido solicitudes de información por denuncias asociadas al transporte de carga aérea, cuya última actividad ocurrió en diciembre 2019. En esta nueva notificación se amplía la solicitud de información al negocio de pasajeros en razón de nuevas denuncias recibidas por la FNE.

NOTA 32 - COMPROMISOS

(a) Compromisos por préstamos obtenidos

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 2020, esta línea de crédito se encuentra completamente utilizada.

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores financieros detallados anteriormente.

Por otra parte, los contratos de financiamiento de la Sociedad establecen en forma general cláusulas relativas a cambios en la estructura de propiedad y en el controlador y disposición de los activos (lo que se refiere principalmente a transferencias importante de activos).

Según la Sección 362 del Código de Bancarrota, la presentación de peticiones voluntarias de quiebra suspendió automáticamente la mayoría de las acciones contra los Deudores, incluidas la mayoría de las acciones para cobrar las deudas incurridas antes de la fecha de la petición o para ejercer control sobre la propiedad de los Deudores.

En consecuencia, las contrapartes no pueden emprender ninguna acción como resultado de dichos supuestos incumplimientos. Específicamente, los contratos de financiamiento de la Compañía establecen en general que la presentación de procedimientos de bancarrota o procedimientos similares constituyen un "Event of Default", los cuales son inaplicables bajo el Código de Bancarrota. En este momento, la Compañía no ha recibido avisos de terminación de acuerdos de financiamiento, sobre la base de tal evento de incumplimiento.

Con fecha 29 de septiembre de 2020 la sociedad firmó el denominado "Financiamiento DIP", que contempla restricciones de liquidez mínima de por al menos US\$400 millones a nivel consolidado.

Las obligaciones de LATAM para con los acreedores del Financiamiento DIP gozan de una súper preferencia administrativa reconocida conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América respecto de los demás pasivos, de la sociedad y de las entidades de su grupo empresarial que se hayan acogido al procedimiento bajo el Capítulo 11 ("Filiales Afectas"), previos al inicio del procedimiento bajo el Capítulo 11.

Asimismo, con el fin de garantizar los créditos bajo el Financiamiento DIP, LATAM y las Filiales Afectas otorgaron ciertas garantías, incluyendo, pero no limitado a, (i) garantías reales a ser constituidas sobre ciertos activos específicos, tales como motores de repuesto, inventario de repuesto, acciones en ciertas filiales (incluyendo, pero no limitado a, (a) prenda sobre las acciones de propiedad de LATAM en LAN Cargo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A., LATAM Travel II S.A., Technical Training Latam S.A. y Holdco I S.A., (b) prenda sobre las acciones de propiedad de LAN Cargo S.A. en Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A. y Lan Cargo Inversiones S.A. y (c) prenda sobre las acciones de propiedad de Inversiones LAN S.A. en LAN Cargo S.A., Transporte Aéreo S.A., Lan Pax Group S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., LATAM Travel Chile II S.A., Technical Training LATAM S.A. y Lan Cargo Inversiones S.A.), entre otros, conforme a las leyes de las jurisdicciones en las 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 2020, 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.	Treinta y tres cartas de crédito	188.524	20-ene-21
Aena Aeropuertos S.A.	LataM Airlines Group S.A.	Tres Cartas de Crédito	2.871	04-dic-21
American Alternative Insurance Corporation	LataM Airlines Group S.A.	Once cartas de Crédito	4.240	05-abr-21
Comisión Europea	LataM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	9.682	29-mar-21
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	LataM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	1.500	18-jun-21
Metropolitan Dade County	LataM Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	2.463	09-abr-21
BBVA	LataM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	4.476	16-ene-22
JFK International Air Terminal LLC.	LataM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.300	27-ene-21
Sociedad Concesionaria Pudahuel S.A.	LataM Airlines Group S.A.	Quince cartas de crédito	1.953	01-abr-21
Servicio Nacional de Aduanas	LataM Airlines Group S.A.	Seis cartas de Crédito	2.574	01-abr-21
Tesorería Nacional de la República	LataM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	1.416	30-abr-21
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Trece póliza de seguro de garantía	14.972	01-abr-21
União Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Seis póliza de seguro de garantía	53.718	09-nov-21
Procuradoria da Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	6.060	10-ago-21
Tribunal de Justiça de São Paulo. 17ª Vara Cível da Comarca da Capital de João Pessoa/PB.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	1.047	23-sep-24
14ª Vara Federal da Seção Judiciária de Distrito Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.300	25-jun-23
Vara das Execuções Fiscais Estaduais	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.373	29-may-25
Vara Cível Campinas SP.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	2.722	05-jul-23
JFK International Air Terminal LLC.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.487	14-jun-24
7ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	1.300	10-ene-21
Vara de Execuções Fiscais Estaduais da Comarca de São Paulo	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	41.993	20-abr-23
Bond Safeguard Insurance Company	Tam Linhas Aéreas S.A.	Tres póliza de seguro de garantía	10.775	05-jul-23
União Federal Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	2.700	14-jul-21
União Federal	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.304	16-nov-25
Vara Federal da Subseção de Campinas SP	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Cinco póliza de seguro de garantía	31.247	22-feb-21
Tribunal de Justiça de São Paulo.	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una carta de crédito	1.560	20-feb-23
7ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una carta de crédito	5.084	23-sep-24
	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Dos cartas de crédito	5.084	23-sep-24
	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.638	07-may-23
			<u>404.279</u>	

Las cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso se incluyen en Nota 17 Propiedades, plantas y equipos letra (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos, en numeral (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía.

NOTA 33 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

(a) A continuación se detallan las Transacciones con partes relacionadas:

RUT	Nombre	Naturaleza de relación	País de origen	Naturaleza de transacciones	Moneda o unidad de ajuste	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
						2020	2019
						MUS\$	MUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	28	16
				Préstamos recibidos (*)	US\$	(100.013)	-
				Intereses recibidos (*)	US\$	(5.700)	-
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	Servicios prestados de transporte de carga	CLP	-	556
				Servicios recibidos de courier Nac. e Internacional	CLP	-	(3)
				Comisiones por venta incurridas	CLP	-	(218)
				Servicios recibidos publicidad	CLP	-	(726)
87.752.000-5	Granja Marina Tomagaleones S.A.	Accionista común	Chile	Ingresos por servicios prestados	CLP	13	61
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	-	9
96.989.370-3	Río Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	5	-
Extranjera	Patagonia Seafoods INC	Director Relacionado	Estados Unidos	Servicios prestados de transporte de carga	USD	40	-
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	Servicios prestados transporte pasajero	BRL	13	58
				Servicios prestados transporte carga	BRL	-	2
				Servicios recibidos transporte pasajero	BRL	-	(10)
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios prestados arriendo avión	US\$	22.215	39.528
				Servicios recibidos interlineal	US\$	(4.736)	(2.050)
				Servicios prestados interlineal	US\$	3.141	3.739
				Servicios prestados Handling	US\$	1.246	1.106
				Compensación por devolución anticipada de aviones	US\$	9.240	-
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	1.160	996
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	Servicios recibidos interlineal	US\$	(4.160)	-
				Servicios prestados interlineal	US\$	4.357	-
				Compensación por cancelación de compra de aviones	US\$	62.000	-
				Servicios prestados mantenimiento	US\$	3.310	-
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	30	-
Extranjera	QA Investments Ltd	Accionista común	Jersey Channel Islands	(*) Préstamos recibidos	US\$	(125.016)	-
				(*) Intereses recibidos	US\$	(7.125)	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Accionista común	Jersey Channel Islands	(*) Préstamos recibidos	US\$	(125.016)	-
				(*) Intereses recibidos	US\$	(7.125)	-
Extranjera	Lozuy S.A.	Accionista común	Uruguay	(*) Préstamos recibidos	US\$	(25.003)	-
				(*) Intereses recibidos	US\$	(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	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	8.395	13.701
Honorarios de administradores	257	411
Beneficios no monetarios	1.719	1.815
Beneficios a corto plazo	13.624	31.124
Beneficios a largo plazo	-	8.577
Pagos basados en acciones	-	3.296
Beneficios por terminación (*)	4.539	1.428
Total	<u>28.534</u>	<u>60.352</u>

(*) Incluye beneficios por terminación por MUS\$ 489, relacionados con la reorganización dentro del marco del Capítulo 11 y clasificados como gastos de actividades de reestructuración (Nota 27)

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, 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	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Derivados de combustible	(46.579)	(9.966)
Garantías márgenes de derivados	14.962	(21.200)
Impuestos sobre transacciones financieras	(1.261)	(11.369)
Primas derivados de combustible	(3.949)	(17.102)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(5.828)	(20.627)
Garantías	(44.279)	(5.474)
Depósitos judiciales	38.527	(22.976)
Compensaciones Delta	62.000	350.000
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	<u>13.593</u>	<u>241.286</u>
Impuesto sobre transacciones financieras	(2.192)	(2.249)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	<u>(2.192)</u>	<u>(2.249)</u>
Liquidación contratos de derivados	(107.788)	(2.976)
Financiamiento anticipos de aeronaves	-	(55.728)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	<u>(107.788)</u>	<u>(58.704)</u>

(c) Dividendos:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Group S.A.	-	(54.580)
Latam Airlines Perú S.A. (*)	(571)	(536)
Total Dividendos Pagados	<u>(571)</u>	<u>(55.116)</u>

(*) Dividendos pagados a accionistas minoritarios.

(d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de
		Obtención	Pago		Interés devengado y otros (*)	Reclasificaciones	
			Capital	Capital			
	2019	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	2020
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)	(115)	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

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de
		Obtención	Pago		Interés devengado y otros	Reclasificaciones	
			Capital	Capital			
	2018	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	2019
Préstamos a exportadores	400.721	93.000	(145.505)	(12.934)	6.193	-	341.475
Préstamos bancarios	222.741	164.095	(165.549)	(11.352)	7.320	-	217.255
Obligaciones garantizadas	2.534.021	607.797	(282.721)	(93.335)	93.286	(701.721)	2.157.327
Otras obligaciones garantizadas	673.452	-	(92.549)	(28.417)	27.946	-	580.432
Obligaciones con el público	1.553.079	1.009.836	(487.086)	(144.932)	134.037	-	2.064.934
Arrendamientos financieros	1.624.854	-	(591.861)	(72.311)	68.440	701.721	1.730.843
Otros préstamos	252.858	27.864	(178.777)	(9.648)	8.964	-	101.261
Pasivos por arrendamientos	2.858.049	-	(398.992)	(177.948)	89.1048	-	3.172.157
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.119.775	1.902.592	(2.343.040)	(550.877)	1.237.234	-	10.365.684

(*) Interés devengado y otros, incluye MUS\$ (891.407), asociado al rechazo de contratos de flota. Este monto se apertura en MUS\$ (886.895) de Otras obligaciones garantizadas y MUS\$ (4.512) de arrendamiento financieros.

(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	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Aumentos (pagos)	(31.803)	(86.288)
Recuperos	8.157	349.702
Total flujos de efectivo	(23.646)	263.414

(f) Adiciones de activo fijo e intangibles

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de:		
Compras de Propiedades, plantas y equipos:	324.264	1.276.621
Adiciones asociados a mantenimiento	173.740	453.827
Otras adiciones	150.524	822.794
Compras de activos intangibles	75.433	140.173
Otras adiciones	75.433	140.173

(g) El efecto neto de la aplicación de hiperinflación en el estado flujo de efectivo consolidado por el período terminado al 31 de diciembre corresponde a:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	18.347	118.797
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(13.872)	64.516
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	(56.866)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(4.475)	(126.447)
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 Gerencia 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 Gerencia 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.

Dentro de la actual estrategia de sostenibilidad la dimensión de medioambiente se denomina Cambio Climático, y tiene como objetivo que la compañía asuma un rol de liderazgo en la región en esta temática, para lo cual trabaja en los siguientes aspectos:

- i. Implementación de sistemas de gestión y certificaciones ambientales
- ii. Promoción de una economía circular
- iii. Medición y gestión de la huella de carbono corporativa
- iv. Programa de Compensación de emisiones
- v. Desarrollo de energías y combustibles alternativos sostenibles
- vi. Creación de Valor Compartido

Durante 2020, la compañía trabajó en la actualización de su estrategia de sostenibilidad, co-construyendo esta con sus grupos de interés y expertos en distintas temáticas, que le permita responder a los nuevos desafíos que está enfrentando siendo parte de la solución, con el objetivo de ser un activo en los países donde opera y generar valor para estos. Esta actualización se hizo en plena crisis sanitaria, con la compañía convencida de que su recuperación viene de la mano de ser un líder en la región en sostenibilidad. Esta estrategia se hará pública durante 2021, una vez validada por todos los actores que participaron. A la vez, durante 2020, la compañía trabajó en las siguientes iniciativas:

- Mantención de la certificación de la norma internacional ISO 14001 en la operación de carga en Miami.
- Mantención de la certificación stage 2 del sistema de gestión ambiental IEnvA (IATA Environmental Assessment) cuyo alcance son los vuelos internacionales operados desde Chile, el nivel más avanzado de esta certificación; siendo la primera en el continente y una de seis líneas aéreas del mundo que tienen esta certificación.
- Mantención de la certificación stage 1 del sistema de gestión ambiental IEnvA (IATA Environmental Assessment) cuyo alcance son las operaciones domésticas e internacionales de Colombia.
- Respuesta al cuestionario del DJSI (Dow Jones Sustainability Index).
- Neutralización de las operaciones domésticas aéreas en las operaciones de Colombia.

- Incorporación de energía eléctrica 100% proveniente de fuentes renovables en las instalaciones de la base de mantenimiento y el edificio corporativo de las operaciones en Chile.
- Verificación de las emisiones de la compañía bajo los esquemas EU-ETS y CORSIA.
- Fortalecimiento del programa Avión Solidario.

Se destaca que LATAM Airlines Group, durante 2020, tuvo un excelente desempeño en la evaluación de sostenibilidad del Índice de Sostenibilidad Dow Jones, el mejor de su historia. Sin embargo, la compañía fue deslistada de los distintos índices (World, MILA y Chile), por estar en Capítulo 11.

NOTA 37 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

(1) Con fecha 28 de enero de 2021, el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York de los Estados Unidos emitió una orden extendiendo el período exclusivo de los Deudores, para presentar un plan de reorganización dentro del Capítulo 11 hasta el 30 de junio de 2021 y extendiendo hasta el 23 de agosto de 2021, el período para obtener aceptaciones de dicho plan.

(2) Con fecha 29 de enero de 2021, de acuerdo al Procedimiento Capítulo 11, el tribunal del Distrito Sur de Nueva York de los Estados Unidos aprobó una moción para rechazar 2 aeronaves de la familia A320 registradas bajo NIIF 16 como activos por derecho de uso.

(3) El 03 de febrero de 2021, autoridades del estado de São Paulo a petición de las autoridades del distrito federal requirieron en dependencias de la filial, LATAM Airlines Brasil, información financiera y contable acerca de dos proveedores referidas al período 2012-2014, la que fue entregada por esa empresa, colaborando con el procedimiento.

(4) El 24 de febrero de 2021 LATAM y Delta Air Lines recibieron del Consejo Administrativo de Defensa Económica (CADE) en Brasil la aprobación irrestricta de su acuerdo comercial ("Acuerdo de Joint Venture Trans-Americano" o "JVA"), luego de la aprobación inicial en Septiembre de 2020.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2020 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 2020, han sido aprobados en Sesión Ordinaria de Directorio del 9 de marzo de 2021.

Filiales y coligadas

LATAM AIRLINES GROUP S.A

Nombre: LATAM Airlines Group S.A., R.U.T. 89.862.200-2
Professional Airline Services Inc.

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

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

La Junta Extraordinaria de LAN Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a “LAN Airlines S.A.” Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 25.128 número 18.764 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 8 de septiembre de 2004.

La Junta Extraordinaria de LAN Airlines S.A. de 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la Compañía a “LATAM Airlines Group S.A.” Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238 número 2.921 correspondiente al año 2012 y se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero de 2012. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 22 de junio de 2012.

LATAM Airlines Group S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, encontrándose inscrita para estos efectos bajo el número 0306, de 22 de enero de 1987, en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Nota: Los estados financieros de las filiales se presentan en este informe en forma resumida. Los antecedentes completos se encuentran a disposición del público en nuestras oficinas y en la CMF.

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\$907.532

Participación 2020: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,61318%

Presidente Directorio:

Jerome Paul Jacques Cadier

Directores:

Jerome Paul Jacques Cadier – Director Presidente
Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Director Financiero
Euzébio Angelotti Neto – Director sin designación específica
Jefferson Cestari – Director sin designación específica

SOCIEDADES FILIALES DE TAM S.A.

TAM Linhas Aéreas S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil en febrero de 1998.

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; e (m) almacenamiento y depósito de todo tipo de productos, sólidos, líquidos y gases en nombre de terceros.

Capital suscrito y pagado: MUS\$907.532
Participación 2020: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,61318%

Presidente Directorio:
Jerome Paul Jacques Cadier

Directores:
Jerome Paul Jacques Cadier – Director Presidente
Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Director Financiero
Euzébio Angelotti Neto – Director sin designación específica
Jefferson Cestari – Director sin designación específica

ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil en agosto de 1995.

Objeto: (a) explotación de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas y servicios postales, domésticas e internacionales, de conformidad con la legislación vigente; (b) explotación de actividades auxiliares de transporte aéreo, tales como, atención, limpieza y remolque de aeronaves, monitoreo de cargas, despacho operacional de vuelo, check in y check out y demás servicios previstos en legislación propia; (c) alquiler mercantil y operativo, así como el transporte de aeronaves; (d) explotación de los servicios de mantenimiento y comercialización de partes, piezas y equipos de aeronaves; 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\$9.755
Participación 2020: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,0%

Presidente Directorio:
Jerome Paul Jacques Cadier

Directores:
Jerome Paul Jacques Cadier – Director Presidente
Diogo Abadio – Director sin designación específica
Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Director Financiero
Jefferson Cestari – Director sin designación específica

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\$7.867
Participación 2020: 94,98%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,08621%

Presidente Directorio:
Enrique Alcaide Hidalgo

Directores:

Ejecutivo: Enrique Alcaide Hidalgo
Titular: Esteban Burt
Titular: Diego Martínez
Suplente: Augusto Sanabria Benítez

Administradores:

Enrique Alcaide Hidalgo
Esteban Burt Artaza
Diego Martínez
Enzo Pangrazio Martínez Luis Galeano

Fidelidade Viagens e Turismo S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil en diciembre de 2013.

Objeto: (i) dedicación a las actividades de agencias de viajes y turismo, privadas y no privadas, previstas en la legislación turística vigente; y (ii) administración y explotación de actividades turísticas para eventos y ocio.

Capital suscrito y pagado: MUS\$29.379
Participación 2019: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,10315%

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 S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Brasil en enero de 2011.

Objeto: (i) La participación en otras sociedades civiles o comerciales, a condición de accionista o acreedor; y (ii) La administración de bienes propios.

Capital suscrito y pagado: MUS\$37
Participación 2020: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,00240%

Presidente Directorio:

Carlos Eduardo Prado

Directores:

Carlos Eduardo Prado – Director Presidente
Euzébio Angelotti Neto – Director

TP Franchising Ltda.

Individualización: Sociedad de Responsabilidad Limita constituida en Brasil en agosto de 2004.

Objeto: (a) la concesión de franquicias; (b) la cesión temporal, gratuita o remunerada, a sus franquiciados, de derechos de uso de marcas, sistemas, conocimientos, métodos, patentes, tecnología de actuación y cualesquiera otros derechos, intereses o bienes, muebles o inmuebles, tangibles o intangibles, de que la Sociedad, sea o venga a ser titular o licenciada, relacionados al desarrollo, implantación, operación o administración

de las franquicias que vaya a conceder; (c) el desarrollo de cualquier actividad necesaria para asegurar, en la medida de lo posible, el mantenimiento y el perfeccionamiento continuo de los patrones de actuación de su red de franquicias; (d) el desarrollo de modelos de implantación, operación y administración de la red de franquicias y su transmisión a los franquiciados; y (e) la distribución, venta y comercialización de pasajes aéreos y productos relacionados, así como cualquier negocio relacionado o accesorios a su finalidad principal, pudiendo, además, participar en otras sociedades como socia o accionista, en Brasil o en el Exterior, o en consorcios, así como emprender proyectos propios, o asociarse a proyectos de terceros, incluso para fines de disfrute de incentivos fiscales, de acuerdo con la legislación vigente.

Capital suscrito y pagado: MUS\$6
Participación 2020: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,00543%

Administradores:

Jerome Paul Jacques Cadier
Jefferson Cestari
Euzébio Angelotti Neto

LAN CARGO S.A Y FILIALES

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de mayo de 1970, otorgada en la Notaría de Sergio Rodríguez Garcés, constitución que se materializó con el aporte de los activos y pasivos de la sociedad Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituida con fecha 3 de septiembre de 1958 en la Notaría de Santiago de don Jaime García Palazuelos.

Por escritura pública de fecha 20 de noviembre de 1998, y cuyo extracto fue inscrito a fojas 30.091 número 24.117 del Registro de Comercio de Santiago y publicado en Diario Oficial de fecha 3 de diciembre de 1998, Ladeco S.A. se fusionó por incorporación a la filial de LAN Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de octubre de 2001 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Ladeco S.A. de misma fecha, se modificó la razón social a "LAN Chile Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 27.746 número 22.624 correspondiente al año 2001 y se publicó en el Diario Oficial de 5 de Noviembre de 2001. El cambio de nombre tuvo vigencia a contar del 10 de diciembre de 2001.

Por escritura pública de 23 agosto de 2004 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de LAN Chile Cargo S.A. de 17 de agosto de 2004, se modificó la razón social a "LAN Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 26.994 número 20.082 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2004.

La Sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 20 de marzo de 2018, otorgada en la Notaría de don Patrio Raby Benavente, inscrita a fojas 28810, número 15276 del registro de Comercio de Santiago del año 2018, y publicado en Diario Oficial de fecha 2 de agosto de 2018, en virtud de la cual se redujo la cantidad de directores.

Objeto: Realizar y desarrollar, sea por cuenta propia o ajena, lo siguiente: el transporte en general en cualquiera de sus formas y, en particular, el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, dentro y fuera del país; las actividades turísticas, de hotelería y demás complementarias a ellas, en cualquiera de sus formas, dentro y fuera del país; la compra, venta, fabricación y/o integración, mantenimiento, arrendamiento o cualquier otra forma de uso o goce, sea por cuenta propia o de terceros, de aviones, repuestos y equipos aeronáuticos, y la explotación de ellos a cualquier título; la prestación de toda clase de servicios y asesorías relacionados con el transporte en general y, en particular, con el transporte aéreo en cualquiera de sus formas, sea de apoyo terrestre, de mantenimiento, de asesoría técnica o de otra especie, dentro y fuera del país, y toda clase de actividades y servicios relacionados con el turismo, hotelería y demás actividades y bienes antes referidos, dentro y fuera del país. En el cumplimiento de los objetivos anteriores, la Compañía podrá realizar inversiones o participar como socia en otras sociedades, sea adquiriendo acciones o derechos o intereses en cualquier otro tipo de asociación, así fuere en las ya existentes o que se formen en el futuro y, en general, ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos necesarios y pertinentes a los fines indicados.

Capital suscrito y pagado: MUS\$346.140
Resultado del ejercicio: MUS\$(268.450)
Participación 2020: 99,898%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 3.69330%

Presidente Directorio:

Andrés Bianchi Urdinola

Directores:

Andrés Bianchi Urdinola (ejecutivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM)
Andrés Del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivos 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 2020: 99,89%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,05467%

Directores:

Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM)
Andrés Bianchi Urdinola (ejecutivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawiewitsch (ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Javier Andrés Durán Fernández (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 2020: 99,971%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,0%

Directores:

Andrés Bianchi Urdinola (ejecutivo LATAM)

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\$263.057
Participación 2020: 99,98%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 1,30396%

Directores:

Joaquin Arias
Jorge Marin

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 2020: 87,126%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 1,26838%

Directores:

Andrés Del Valle Eitel (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 2020: 99,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,94033%

Directores:

Andrés Bianchi Urdinola Plaza (ejecutivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)

Connecta Corporation

Individualización: Corporation constituida en Estados Unidos.

Objeto: Propiedad, arrendamiento operativo y sub-arrendamiento de aeronaves.

Capital Suscrito y Pagado: MUS\$1

Participación 2020: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,25934%

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 manteni-

miento 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 2020: 81,31%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 1,07710%

Directores:

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal)
Jose Mauricio Rodríguez Munera (principal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)
Andrés Bianchi Urdinola (suplente)
Santiago Alvarez Matamoros (principal)
Helen Victoria Warner Sanchez (suplente)

Administración:

Jaime Antonio Gongora Esguerra
(representante legal principal)
Erika Zarante Bahamon
(representante legal 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 LATAM.

Capital suscrito y pagado: MUS\$1.446

Participación 2020: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,14633%

Directores:

Andres Del Valle

Inversiones Aéreas S.A. (Subsidiaria de Mas Investmet Limited)

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Perú.

Objeto: Dedicarse a todo tipo de inversiones principalmente a las relacionadas a la actividad del transporte aéreo y afines y a cualquier otra actividad que la Junta de accionistas así lo acuerde.

Capital suscrito y pagado: MUS\$263.430

Participación 2020: 66,43%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 1,17001%

Presidente Directorio:
Antonio Olortegui Marky

Directores:
Antonio Olortegui Marky
Andrés Enrique del Valle Eitel
Ramiro Diego Alfonsín Balza

Gerente General:
Antonio Olortegui Marky

Americonsult S.A de C.V.

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 2020: 99,80%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,00000%

Administración:
Diana Olivares
Eduardo Opazo
Francisco José Sánchez González
Raúl Moreno González

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 2020: 99,13%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,00056%

Presidente 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 2020: 99,80%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,00744%

Administración:
Luis Ignacio Sierra Arriola
Luis Miguel Renguel López
Tomás Nassar Pérez
Marjorie Hernández Valverde.
Alejandro Fernández Espinoza (tesorero)

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Constitución: Sociedad anónima constituida en el Perú el 20 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\$349.341
Resultado del ejercicio: MUS\$(175.485)
Participación 2020: 99,81%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,0%

Presidente Directorio:
Cesar Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Directores:

César Emilio Rodríguez Larraín Salinas
Ignacio Cueto Plaza (ejecutivo LATAM)
Enrique Cueto Plaza (ejecutivo LATAM)
Jorge Harten Costa
Andrés Rodríguez Larraín Miró Quesada
Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada
Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Manuel Van Oordt

INVERSIONES LAN S.A.

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 23 de enero de 1990, otorgada en la Notaría de Humberto Quezada M., inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 3.462 N°1.833 del año 1990, y publicada en el Diario Oficial del día 2 de febrero de 1990.

Objeto: Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean éstos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Además, la Sociedad podrá formar otros tipos de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas y liquidarlas.

Capital suscrito y pagado: MUS\$458

Resultado del ejercicio: MUS\$50

Participación 2020: 100,00%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la Matriz: 0,00849%

Presidente Directorio:

Enrique Cueto Plaza (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 fletamiento de aviones, barcos, autobuses, trenes y otros medios de transporte para la presentación de servicios turísticos; (f) el comercio de transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga o correo (g) todo otro relacionado directa o indirectamente con la prestación de los servicios antes descritos.

Capital suscrito y pagado: MUS\$10

Participación 2020: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,0%

Directores:

Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM)
Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Federico Helman (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 2019: 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. Y FILIALES

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 27 de Septiembre de 2001, otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 25.636 N° 20.794 de 04 de octubre del año 2001 y publicada en el Diario Oficial del día 6 de Octubre de 2001.

Objeto: Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporeales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. En general podrá adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena, así como realizar todo tipo de actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades. Ejercer el desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

Capital suscrito y pagado: MUS\$4.550

Resultado del ejercicio: MUS\$(302.794)

Participación 2020: 100,00%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,00%

Directores:

Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)

SOCIEDADES FILIALES DE LAN PAX GROUP S.A. Y PARTICIPACIONES

Inversora Cordillera S.A. y filiales

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Argentina.

Objeto: Efectuar inversiones por cuenta propia o de terceros o asociada a terceros, en otras sociedades por acciones, cualquiera fuera su objeto, constituidas o a constituirse, dentro o fuera del territorio de la República Argentina, mediante la adquisición, constitución o enajenación de participaciones, acciones, cuotas, bonos, opciones, obligaciones negociables, convertibles o no, otros títulos valores mobiliarios u otras formas de inversión que sean permitidas, de acuerdo a las normas vigentes en cada momento, ya sea ello con la finalidad de mantenerlas en cartera o enajenarlas total o parcialmente, según el caso. Para ello, la sociedad podrá realizar todas las operaciones que no le sean prohibidas por la ley a los fines del cumplimiento de su objeto y tiene la plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto.

Capital suscrito y pagado: MUS\$432.827

Participación 2020: 99,984%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,19894%

Presidente del Directorio: Jorge L. Perez Alati

Directores:

Jorge L. Perez Alati (presidente)

Manuel M. Benites (vicepresidente)

Rosario Altgelt (directora titular)

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\$3.884
Participación 2020: 95,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,00%

Directores:
 Jerónimo F. Cortes

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 2020: 99,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,07317%

Directores:
 Andrés del Valle Eitel

Administración:
 Andrés del Valle (ejecutivo LATAM)

LATAM Airlines 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\$18.625
Participación 2020: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,05462%

Directores:
 Xavier Rivera
 Maximiliano Naranjo
 Daniel Leng
 Professional Counsellor C.L.

Presidente Ejecutivo:
 Maximiliano Naranjo

Holdco Ecuador S.A.

Individualización: Sociedad Anónima constituida en Chile.

Objeto: Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporeales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.

Capital suscrito y pagado: MUS\$491
Participación 2020: 54,791%
Variación a/a: 0,0%
% sobre activos de la Matriz: 0,00621%

Directores:

Antonio Stagg (ejecutivo LATAM)
Manuel Van Oordt (ejecutivo LATAM)
Mariana Villagómez (ejecutivo LATAM)

Gerente General:

Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo LATAM)

Aerovías 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 capacita-

ciones que sean necesarias para este fin; (b) organizar, constituir e invertir en empresas de transporte comercial en Colombia o en el exterior, para explotar industrial o comercialmente la actividad económica que constituye su objeto, en consecuencia la empresa podrá adquirir a cualquier título las aeronaves, repuestos, partes y accesorios de todo género, necesarios para el transporte público y aéreo y enajenarlos, y montar y explotar talleres para la reparación y mantenimiento de las aeronaves; (c) celebrar contratos de arrendamiento, fletamento, códigos compartidos, locación o cualquier otro sobre aeronaves para ejercer su objeto; (d) explotar líneas regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correos y valores, así como el vehículo que permita coordinar el desarrollo de la gestión social; (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 2020: 98,94%

Variación a/a: 0,00%

% sobre activos de la Matriz: 0,00%

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 (principal)

Administración:

Erika Zarante Bahamon (representante legal principal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (representante legal suplente)

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 o independiente o asociada a terceros en el país o en el extranjero, las siguientes actividades: I) AERONAUTICA: En todas sus manifestaciones, transporte aéreo regular y/o no regular (chárter contratado y de taxi-aéreo), interno e internacional de personas o 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, 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) TURISTICA: 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, sistemas de reservas turísticas. IV) SERVICIOS: Mediante la prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica en todo tipo de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, servicios de reserva

por computación, de transportes 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 previsión de alimentos y/o elementos de uso a bordo. 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 le sean prohibidos por las leyes o por este Estatuto.

Capital suscrito y pagado: MUS\$446.474
Participación 2020: 95,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,17691%

Directores:

Manuel Maria Benites
Jorge Luis Perez Alati
Rosario Altgelt

Administración:

Manuel María Benites
Jorge Luis Perez Alati
Jerónimo Federico Cortes
Diego Alejandro Potenza

Christian Martin Bevacqua
Javier Norberto Macias
Gregorio Francisco Bekes
Andres del Valle Eitel
Julieta Susana Ventura

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

Constitución: Constituida como Sociedad Anónima por escritura pública de fecha 23 de diciembre de 1997 en Santiago de Chile, procediendo a su inscripción en el Registro de Comercio de Santiago en la foja 878 número 675 del año 1998.

Objeto: Su objeto social es proveer servicios de entrenamiento técnico y otro tipo de servicios relacionados con el anterior.

Capital suscrito y pagado: MUS\$752
Resultado del ejercicio: MUS\$60
Participación 2020: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0,00994%

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\$(332)
Participación 2020: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: (0,00%)

Presidente Directorio:
Javier Norberto Macías Raschía

Directores:
Patricia Cáceres Araya

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\$ 1.156
Participación 2020: 100,00%

Variación a/a: 0,00%
% Sobre activos Matriz: 0,017%

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\$(105.100)
Participación 2020: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: (0,00)%

Presidente Directorio:
No aplica

Directores:
Andrés del Valle Eitel
Ramiro Alfonsín Balza
Joaquín Arias Acuña

PEUCO FINANCE LIMITED

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Islas Caimán, en noviembre de 2015.

Objeto: Su objeto es participación de financiamiento de aeronaves.

Capital suscrito y pagado: MUS\$0
Resultado del ejercicio: MUS\$0
Participación 2020: 100,00%
Variación a/a: 0,00%
% sobre activos de la Matriz: 0%

Presidente Directorio:
No aplica

Directores:
Andrés del Valle Eitel
Joaquín Arias Acuña

ESTADOS FINANCIEROS SOCIEDADES MATRIZ

TAM S.A. Y FILIALES ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA		
ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Total activos corrientes	1.492.792	2.583.040
Total activos no corrientes	1.617.263	2.456.199
Total activos	<u>3.110.055</u>	<u>5.039.239</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	2.206.089	2.558.655
Total pasivos no corrientes	798.846	941.279
Total pasivos	<u>3.004.935</u>	<u>3.499.934</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	104.407	1.537.799
Participaciones no controladoras	713	1.506
Total patrimonio	<u>105.120</u>	<u>1.539.305</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>3.110.055</u>	<u>5.039.239</u>

TAM S.A. Y FILIALES ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN		
	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	1.809.314	5.013.294
Costo de ventas	<u>(2.109.529)</u>	<u>(4.093.465)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	(300.215)	919.829
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(847.429)	348.149
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(831.918)	270.031
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(193.894)</u>	<u>(83.892)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(1.025.812)</u>	<u>186.139</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(1.025.624)	185.720
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	<u>(188)</u>	<u>419</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(1.025.812)</u>	<u>186.139</u>

TAM S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(1.025.812)	186.139
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(570.327)	46.522
Impuesto a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se clasificarán al resultado del ejercicio	1.047	(1.390)
Otro resultado integral	(569.280)	45.132
Total resultado integral	<u>(1.595.092)</u>	<u>231.271</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(1.594.481)	102.515
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	<u>(611)</u>	<u>128.756</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(1.595.092)</u>	<u>231.271</u>

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 2020	1.537.799	1.506	1.539.305
Total resultado integral	(1.594.481)	(611)	(1.595.092)
Total transacciones con los accionistas	161.089	(182)	160.907
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2020	<u>104.407</u>	<u>713</u>	<u>105.120</u>

TAM S.A. Y FILIALES
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(367.638)	795.468
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	227.469	(328.102)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	134.607	(393.503)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(5.562)	73.863
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(76.154)	19.517
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(81.716)	93.380
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	237.468	319.184

LAN CARGO S.A. Y FILIALES
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	788.956	501.870
Total activos no corrientes	673.874	477.133
Total activos	1.462.830	979.003
PASIVOS Y PATRIMONIO		
	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	811.274	447.569
Total pasivos no corrientes	133.172	182.829
Total pasivos	944.446	630.398
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	578.004	349.351
Participaciones no controladoras	(59.620)	(746)
Total patrimonio	518.384	348.605
Total patrimonio y pasivos	1.462.830	979.003

LAN CARGO S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	532.547	679.204
Costo de ventas	<u>(741.113)</u>	<u>(738.243)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	(208.566)	(59.039)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	238.021	14.069
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(268.048)	14.120
Gasto por impuesto a las ganancias	(402)	(9.910)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(268.450)</u>	<u>4.210</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(192.820)</u>	<u>4.674</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	<u>(75.630)</u>	<u>(464)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(268.450)</u>	<u>4.210</u>

LAN CARGO S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(268.450)	4.210
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	(594)	(369)
Total otro resultado integral que se clasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	(347)	265
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(941)	(104)
Impuesto a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se clasificarán al resultado del ejercicio	-	100
Otro resultado integral	(941)	(4)
Total resultado integral	<u>(269.391)</u>	<u>4.206</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(193.601)	4.670
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	<u>(75.630)</u>	<u>(464)</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(269.231)</u>	<u>4.206</u>

LAN CARGO 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 2020	349.351	(746)	348.605
Total resultado integral	(193.601)	(75.630)	(269.231)
Total transacciones con los accionistas	422.254	16.756	439.010
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2020	<u>578.004</u>	<u>(59.620)</u>	<u>518.384</u>

LAN CARGO S.A. Y FILIALES
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	27.416	(11.294)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(20.960)	(3.885)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(10.166)</u>	<u>(9.232)</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	<u>(3.710)</u>	<u>(24.411)</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>54.607</u>	<u>58.317</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Total activos corrientes	629.910	481.592
Total activos no corrientes	31.811	37.771
Total activos	<u>661.721</u>	<u>519.363</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	484.450	508.541
Total pasivos no corrientes	1.648	2.131
Total pasivos	<u>486.098</u>	<u>510.672</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>175.623</u>	<u>8.691</u>
Total patrimonio	<u>175.623</u>	<u>8.691</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>661.721</u>	<u>519.363</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN

	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	372.255	1.186.668
Costo de ventas	<u>(467.622)</u>	<u>(1.054.610)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	(95.367)	132.058
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(165.263)	(2.816)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(171.522)	5.065
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(3.964)</u>	<u>(8.615)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(175.486)</u>	<u>(3.550)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(175.486)</u>	<u>(3.550)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(175.486)</u>	<u>(3.550)</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(175.486)	(3.550)
Total resultado integral	<u>(175.486)</u>	<u>(3.550)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(175.486)</u>	<u>(3.550)</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(175.486)</u>	<u>(3.550)</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(263.744)	(30.385)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(260)	(3.630)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>270.391</u>	<u>34.913</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	<u>6.387</u>	<u>898</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>6.387</u>	<u>898</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>45.628</u>	<u>39.241</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2018	8.691	-	8.691
Total resultado integral	(175.486)	-	(175.486)
Total transacciones con los accionistas	342.418	-	342.418
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2018	<u>175.623</u>	<u>-</u>	<u>175.623</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2019	10.103	-	10.103
Total resultado integral	(3.550)	-	(3.550)
Total transacciones con los accionistas	2.138		2.138
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2019	<u>8.691</u>	<u>-</u>	<u>8.691</u>

INVERSIONES LAN S.A.
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	1.336	1.271
Total activos no corrientes	58	58
Total activos	<u>1.394</u>	<u>1.329</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	<u>21</u>	<u>5</u>
Total pasivos no corrientes	<u>44</u>	<u>45</u>
Total pasivos	<u>65</u>	<u>50</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>1.329</u>	<u>1.279</u>
Total patrimonio	<u>1.329</u>	<u>1.279</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>1.394</u>	<u>1.329</u>

INVERSIONES LAN S.A.
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	-	-
Costo de ventas	<u>-</u>	<u>-</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	-	-
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(7)	(8)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	23	(54)
Gasto por impuesto a las ganancias	27	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>50</u>	<u>(54)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>50</u>	<u>(54)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>50</u>	<u>(54)</u>

INVERSIONES LAN S.A.
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	50	(54)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	-	-
Total otro resultado integral que se clasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	-	-
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	-	-
Impuesto a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se clasificarán al resultado del ejercicio	-	-
Otro resultado integral	-	-
Total resultado integral	50	(54)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	50	(54)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	50	(54)

INVERSIONES LAN S.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$	Participaciones no controladora MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2020	1.279	-	1.279
Total resultado integral	50	-	50
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2020	1.329	-	1.329

INVERSIONES LAN S.A.
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	24	(10)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	-	-
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	24	(10)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>483</u>	<u>459</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	1.128	161
Total activos	<u>1.128</u>	<u>161</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.173	138
Total pasivos	<u>1.173</u>	<u>138</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(45)	23
Total patrimonio	<u>(45)</u>	<u>23</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>1.128</u>	<u>161</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	11	166
Ganancia (Pérdida) bruta	11	166
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(68)	44
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	<u>(68)</u>	<u>44</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(68)</u>	<u>44</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(68)</u>	<u>44</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(68)</u>	<u>44</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(68)	44
Total resultado integral	<u>(68)</u>	<u>44</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(68)</u>	<u>44</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(68)</u>	<u>44</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(59)	20
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(28)	-
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	<u>(87)</u>	<u>20</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(87)</u>	<u>20</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>(67)</u>	<u>20</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.
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 2020	23	-	23
Total resultado integral	(68)	-	(68)
Saldos finales ejercicio actual	<u>(45)</u>	<u>-</u>	<u>(45)</u>
31 de diciembre de 2020	<u>(45)</u>	<u>-</u>	<u>(45)</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA		
	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	293	539
Total activos no corrientes	650	-
Total activos	<u>943</u>	<u>539</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Total pasivos corrientes	<u>1.625</u>	<u>1.122</u>
Total pasivos no corrientes	<u>216</u>	<u>99</u>
Total pasivos	<u>1.841</u>	<u>1.221</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(898)</u>	<u>(682)</u>
Total patrimonio	<u>(898)</u>	<u>(682)</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>943</u>	<u>539</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A. ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN		
	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	407	-
Costo de ventas	<u>(19)</u>	<u>-</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	388	-
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(599)	-
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(599)	(78)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>383</u>	<u>-</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A. ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO		
	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>
Total resultado integral	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>

LATAM TRAVEL CHILE II 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 2020	(682)	-	(682)
Total resultado integral	(216)	-	(216)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2020	<u>(898)</u>	<u>-</u>	<u>(898)</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	195	316
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(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)	(274)	316
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(274)	316
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>260</u>	<u>534</u>

LAN PAX GROUP Y FILIALES
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Total activos corrientes	204.062	312.596
Total activos no corrientes	200.875	320.091
Total activos	<u>404.937</u>	<u>632.687</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.415.327	1.280.202
Total pasivos no corrientes	209.610	207.060
Total pasivos	<u>1.624.937</u>	<u>1.487.262</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(1.220.319)	(856.611)
Participaciones no controladoras	319	2.036
Total patrimonio	<u>(1.220.000)</u>	<u>(854.575)</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>404.937</u>	<u>632.687</u>

LAN PAX GROUP Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	187.176	741.308
Costo de ventas	<u>(266.110)</u>	<u>(680.034)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	(78.934)	61.274
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(336.276)	(81.751)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(260.367)	(10.284)
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(42.427)</u>	<u>(16.267)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(302.794)</u>	<u>(26.551)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(291.257)	(26.927)
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	(11.537)	376
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(302.794)</u>	<u>(26.551)</u>

LAN PAX GROUP Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(302.794)	(26.551)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(66.845)	(64.586)
Otro resultado integral	(66.845)	(64.586)
Total resultado integral	<u>(369.639)</u>	<u>(91.137)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(367.922)	(91.551)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	(1.717)	414
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(369.639)</u>	<u>(91.137)</u>

LAN PAX GROUP 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 2020	(856.611)	2.036	(854.575)
Total resultado integral	(367.922)	(1.717)	(369.639)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	4.214	-	4.214
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2020	<u>(1.220.319)</u>	<u>319</u>	<u>(1.220.000)</u>

LAN PAX GROUP Y FILIALES
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(61.606)	310.838
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(5.607)	(598.000)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	<u>(2.224)</u>	<u>341.767</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(69.437)	54.604
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	<u>12.010</u>	<u>(313)</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(57.427)</u>	<u>54.291</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>61.307</u>	<u>118.734</u>

HOLDCO I S.A.
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

ACTIVOS	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Total activos corrientes	6	6
Total activos no corrientes	<u>351.593</u>	<u>351.586</u>
Total activos	<u><u>351.599</u></u>	<u><u>351.592</u></u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Total pasivos corrientes	<u>2.152</u>	<u>2.040</u>
Total pasivos	<u><u>2.152</u></u>	<u><u>2.040</u></u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>349.441</u>	<u>349.552</u>
Total patrimonio	<u><u>349.441</u></u>	<u><u>349.552</u></u>
Total patrimonio y pasivos	<u><u>351.593</u></u>	<u><u>351.592</u></u>

HOLDCO I S.A.
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	-	(4)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(111)	159
Gasto por impuesto a las ganancias	-	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(111)</u>	<u>159</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(111)</u>	<u>159</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u><u>(111)</u></u>	<u><u>159</u></u>

HOLDCO I S.A.
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(111)</u>	<u>159</u>
Total resultado integral	<u>(111)</u>	<u>159</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(111)</u>	<u>159</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>(111)</u>	<u>159</u>

HOLDCO I S.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2020	349.552	-	349.552
Total resultado integral	(111)	-	(111)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2018	<u>349.441</u>	<u>-</u>	<u>349.441</u>

HOLDCO I S.A.
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</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)	-	-
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-	-
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	<u>6</u>	<u>6</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> M\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> M\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	1.345.034	1.610.212
Total activos no corrientes	202.075	170.347
Total activos	<u>1.547.109</u>	<u>1.780.559</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	118.243	358.436
Total pasivos no corrientes	325.370	445.791
Total pasivos	<u>443.613</u>	<u>804.227</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.103.496	976.332
Participaciones no controladoras	-	-
Total patrimonio	<u>1.103.496</u>	<u>976.332</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>1.547.109</u>	<u>1.780.559</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> M\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> M\$
Ingresos de actividades ordinarias	698.676	853.443
Costo de ventas	<u>(584.594)</u>	<u>(1.005.473)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	114.082	(152.030)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(128.632)	(150.965)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(128.632)	(150.965)
Gasto por impuesto a las ganancias	169.035	(55.375)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>40.403</u>	<u>(206.340)</u>
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	<u>40.403</u>	<u>(206.340)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>40.403</u>	<u>(206.340)</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> M\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> M\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	40.403	(206.340)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	86.761	(102.111)
Otro resultado integral	<u>86.761</u>	<u>(102.111)</u>
Total resultado integral	<u>127.164</u>	<u>(308.451)</u>
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	<u>127.164</u>	<u>(308.451)</u>
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	<u>127.164</u>	<u>(308.451)</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora M\$	Participaciones no controladora M\$	Patrimonio total M\$
Patrimonio			
1 de enero de 2020	976.332	-	976.332
Total resultado integral	127.164	-	127.164
Saldos finales ejercicio actual	<u>1.103.496</u>	<u>-</u>	<u>1.103.496</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de 2020 M\$	Al 31 de diciembre de 2019 M\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(321.544)	422.825
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(321.544)	422.825
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	-	-
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(321.544)	422.825
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	593.254	914.798

JARLETUL S.A.
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	32	124
Total activos no corrientes	2	26
Total activos	34	150
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.076	860
Total pasivos	1.076	860
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(1.042)	(710)
Total patrimonio	(1.042)	(710)
Total patrimonio y pasivos	34	150

JARLETUL S.A.
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	-	162
Costo de ventas	-	<u>1</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	-	163
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(328)	(603)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	<u>(327)</u>	<u>(603)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(332)</u>	<u>(603)</u>

JARLETUL S.A.
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(332)</u>	<u>(603)</u>
Total resultado integral	<u>(332)</u>	<u>(603)</u>

JARLETUL S.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2020	(710)	-	(710)
Total resultado integral	(332)	-	(332)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2020	<u>(1.042)</u>	<u>-</u>	<u>(1.042)</u>

JARLETUL S.A.
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(92)	133
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	-	(26)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(92)	107
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(92)	107
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>31</u>	<u>123</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	<u>45.512</u>	<u>22.404</u>
Total activos	<u>45.512</u>	<u>22.404</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	<u>42.797</u>	<u>20.845</u>
Total pasivos	<u>42.797</u>	<u>20.845</u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>2.715</u>	<u>1.559</u>
Total patrimonio	<u>2.715</u>	<u>1.559</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>45.512</u>	<u>22.404</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	-	-
Costo de ventas	<u>(26.980)</u>	<u>(27.177)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	(26.980)	(27.177)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	1.321	1.198
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	1.321	1.198
Gasto por impuesto a las ganancias	(165)	(102)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u><u>1.156</u></u>	<u><u>1.096</u></u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	<u>1.156</u>	<u>1.096</u>
Total resultado integral	<u><u>1.156</u></u>	<u><u>1.096</u></u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC
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 2020	1.559	-	1.559
Total resultado integral	1.156	-	1.156
Saldos finales ejercicio actual	<u>2.715</u>	<u>-</u>	<u>2.715</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	<u>(1.555)</u>	<u>4</u>
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(1.555)	4
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>(1.555)</u>	<u>4</u>
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u><u>90</u></u>	<u><u>1.645</u></u>

LATAM FINANCE LIMITED
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	1.310.735	1.362.762
Total activos no corrientes	-	-
Total activos	<u><u>1.310.735</u></u>	<u><u>1.362.762</u></u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	82.572	29.419
Total pasivos no corrientes	<u>1.501.739</u>	<u>1.501.819</u>
Total pasivos	<u><u>1.584.311</u></u>	<u><u>1.531.238</u></u>
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	<u>(273.576)</u>	<u>(168.476)</u>
Total patrimonio	<u><u>(273.576)</u></u>	<u><u>(168.476)</u></u>
Total patrimonio y pasivos	<u><u>1.310.735</u></u>	<u><u>1.362.762</u></u>

LATAM FINANCE LIMITED
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR FUNCIÓN

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	5	509
Costo de ventas	<u>(105.103)</u>	<u>(91.930)</u>
Ganancia (Pérdida) bruta	(105.098)	(91.421)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(105.100)	(90.736)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	<u>(105.100)</u>	<u>(90.736)</u>
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	<u>(105.100)</u>	<u>(90.736)</u>

LATAM FINANCE LIMITED
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	<u>(105.100)</u>	<u>(90.736)</u>
Total resultado integral	<u>(105.100)</u>	<u>(90.736)</u>

LATAM FINANCE LIMITED
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la <u>controladora</u> MUS\$	Participaciones no <u>controladora</u> MUS\$	Patrimonio <u>total</u> MUS\$
Patrimonio			
1 de enero de 2020	(168.476)	-	(168.476)
Total resultado integral	(105.100)	-	(105.100)
Saldos finales ejercicio actual			
31 de diciembre de 2020	<u>(273.576)</u>	<u>-</u>	<u>(273.576)</u>

LATAM FINANCE LIMITED
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	996	(2.093)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	51.184	(786.262)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(52.063)	775.612
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>117</u>	<u>(12.743)</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	<u>117</u>	<u>1.083</u>

PEUCO FINANCE LIMITED
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
ACTIVOS		
Total activos corrientes	<u>1.307.721</u>	<u>664.458</u>
Total activos	<u>1.307.721</u>	<u>664.458</u>
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	<u>1.307.721</u>	<u>664.458</u>
Total pasivos	<u>1.307.721</u>	<u>664.458</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>1.307.721</u>	<u>664.458</u>

PEUCO FINANCE LIMITED
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2019</u> MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(643.263)	(104.392)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	643.263	104.392
Incremento neto (disminución) en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	-	-
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-	-
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	-	-

Análisis razonado

Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias:

Estado de situación financiera consolidado

Al 31 de diciembre de 2020, los activos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$15.650.090, lo que, comparado con valor al 31 de diciembre del 2019, presenta una disminución de MUS\$5.437.716 (25,8%).

El Activo corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$874.690 (21,8%), comparado con el cierre del ejercicio 2019. Las principales disminuciones se presentan en los siguientes rubros: Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes por MUS\$644.967 (51,8%), asociado a disminución de la venta durante el ejercicio; Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios por MUS\$209.028 (43,1%) originadas principalmente por el efecto neto de los movimientos hacia y desde el rubro Propiedades, Plantas y equipo durante el ejercicio 2020 que corresponden respectivamente a: la

disminución por MUS\$464.812 debido a la cancelación de la compra por parte de Delta Air Lines Inc. de cuatro aeronaves Airbus A350 y al aumento por MUS\$275.000 correspondiente al valor razonable de 11 aeronaves B767, estas variaciones negativas se encuentran compensadas por el efecto neto entre Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros, corrientes por MUS\$174.008.

El índice de liquidez de la Sociedad muestra una disminución pasando de 0,58 veces al cierre del ejercicio 2019 a 0,42 veces a diciembre 2020, debido principalmente a una disminución del 21,8% en el Activo corriente. Se observa, además, un aumento de la razón ácida, pasando de 0,15 veces al cierre del ejercicio 2019 a 0,23 veces al cierre del ejercicio 2020.

El Activo no corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$4.563.026 (26,7%) respecto del cierre del ejercicio 2019. La principal disminución corresponde a la variación negativa de la Plusvalía por un total de MUS\$2.209.576, originada principalmente por el reconocimiento de la pérdida por deterioro por MUS\$1.728.975 producto de las pruebas de deterioro realizadas el primer trimestre del 2020, al identificar indicios de éste por la suspensión de gran parte de la operación de transporte aéreo de pasajeros, producto de las medidas de protección a la población asociadas al Covid 19; y la pérdida por ajuste de conversión por MUS\$480.601. Otros rubros del Activo no corriente que presentan disminuciones son: Propiedades, plantas y equipos por MUS\$2.189.349 (16,9%), cuya variación se explica en forma neta, principalmente por el rechazo de flota por el proceso del Capítulo 11 por MUS\$1.090.668, la depreciación del período por MUS\$1.137.195, diferencia por conversión por MUS\$188.156, la disminución por MUS\$141.710 asociado a la reincorporación desde Activos no corrientes o grupos de activos para su dis-

posición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios, por la cancelación de la compra por parte Delta Air Lines Inc. de cuatro aeronaves Airbus A350 MUS\$464.812 y la reclasificación a Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios de 11 aeronaves B767 por MUS\$606.522; Activos intangibles distintos de la plusvalía por MUS\$401.682 (27,7%), originado principalmente por ajuste de conversión MUS\$271.700 y por MUS\$169.800 correspondiente a la amortización del ejercicio, la cual incluye MMUS\$103 de los programas informáticos que ya no serán utilizados, producto de la implementación de la nueva plataforma digital desarrollada para ofrecer interacciones simples, ágiles y multiplataforma para mejorar la experiencia digital de los clientes y los procesos internos de la Sociedad, denominada LATAM XP, entre otros movimientos del período; y aumento de Activos por impuestos diferidos por MUS\$329.233 (139,8%), generado principalmente por las pérdidas operacionales de LATAM Chile S.A.

Al 31 de diciembre de 2020, los pasivos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$18.092.475, lo que, comparado con valor al 31 de diciembre de 2019, presenta un aumento de MUS\$133.846 equivalente a 0,7%.

El Pasivo corriente de la Sociedad, aumentó en MUS\$530.946 (7,6%), respecto al cierre de ejercicio 2019. El principal aumento se presenta en Otros pasivos financieros, corrientes por MUS\$1.170.070 (62,1%), los cuales se explican principalmente por el efecto neto de las obtenciones y pagos de capital e interés realizados en el año por MUS\$(273.591), el aumento por los intereses devengados por MUS\$472.273, reclasificaciones desde el rubro no corriente por MUS\$995.966 y movimiento de derivados del año

por MUS\$(45.000), lo que se ve compensado principalmente por la disminución en Otros pasivos no financieros, corrientes por MUS\$746.430 (26,3%), asociado a la disminución de venta por contingencia sanitaria.

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente de la Sociedad, del periodo es (3,08). La incidencia del Pasivo corriente sobre la deuda total aumentó en 2,65 puntos porcentuales, pasando de 38,76% al cierre del 2019 a un 41,41% al cierre del presente ejercicio.

El Pasivo no corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$397.100 (3,6%), comparado con el valor al 31 de diciembre de 2019. Las principales variaciones negativas se presentan en el rubro Otros pasivos financieros, no corrientes por MUS\$726.617 (8,5%). Esta variación se explica principalmente por la aprobación de la moción presentada por la Compañía al *Bankruptcy Court* 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 U\$844,1 millones; dos aeronaves financiadas con *lease* financiero por un monto de U\$38,8 millones, por el efecto neto de las obtenciones y pagos de capital realizados en el año por MUS\$1.132.879, reclasificaciones desde el rubro a posición corriente por MUS\$(995.796) y efecto de valoración y otros movimientos del período por MUS\$(38.027).

Las otras variaciones negativas se presentan en el rubro Pasivos por impuestos diferidos por MUS\$232.523 (37,7%) también asociado al rechazo de flota y Otros pasivos no financieros no corrientes por MUS\$149.375 (17,5%) explicada principalmente por reclasificación de saldos a posición corriente. Lo anterior se ve levemente compensado por la variación positiva de Otras provisiones, no corrientes por MUS\$301.956 (105,4%), explica-

do por el efecto neto entre el incremento de las provisiones por MUS\$452.078 y la disminución por concepto de pagos realizados por MUS\$47.238, ajuste de conversión por MUS\$58.654 y reverso de provisiones por MUS\$25.563; y Cuentas por pagar a empresas relacionadas no corrientes por MUS\$396.423 debido a obtención de capital.

El indicador de endeudamiento del Pasivo no corriente de la Sociedad del ejercicio es (4,35). La incidencia del Pasivo no corriente sobre la deuda total disminuyó en 2,65 puntos porcentuales, pasando de 61,24% al cierre de 2019 a un 58,59% a diciembre de 2020.

El indicador de endeudamiento total sobre el Patrimonio de la Sociedad a diciembre 2020 es (7,43).

Al 31 de diciembre de 2020, aproximadamente un 42% de la deuda está a tasa fija o fijada con alguno de los instrumentos financieros de cobertura contratados. La tasa promedio de la deuda es de 5,44%.

El Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora disminuyó en MUS\$5.566.495 pasando de MUS\$3.130.782 al 31 de diciembre de 2019 a un patrimonio negativo de MUS\$2.435.713 al 31 de diciembre de 2020. Las disminuciones se presentan en el resultado del ejercicio atribuible a los propietarios de la controladora, correspondiente a una pérdida de MUS\$4.545.887, afectada principalmente por el reconocimiento por deterioro en Plusvalía y Gastos de actividades de reestructuración, por MUS\$1.728.975 y MUS\$990.009, respectivamente; y las Otras reservas por MUS\$1.020.608 originada principalmente por el efecto negativo de la variación de las Reservas de diferencia de cambio en conversión por MUS\$900.226, originada principalmente por la variación del Real brasileño.

Estado de resultados consolidado

La controladora al 31 de diciembre de 2020 registró un resultado negativo de MUS\$4.545.887, lo que representa una variación negativa de MUS\$4.736.317 comparado con la utilidad de MUS\$190.430 del ejercicio anterior. El margen neto pasó de 1,8% en 2019 a -104,9% durante 2020.

El Resultado operacional del ejercicio de 2020 asciende a una pérdida de MUS\$1.665.288, que comparado con la utilidad de MUS\$741.602 al 31 de diciembre de 2019 registra una variación negativa equivalente a un 324,6%, mientras que el margen operacional alcanza -38,4%, 45,5 puntos porcentuales menor al ejercicio de 2019.

Los Ingresos operacionales de los doce meses de 2020 disminuyeron un 58,4% con respecto al ejercicio de 2019, alcanzando MUS\$4.334.669. Dicha disminución se debe en gran medida a una caída de 69,9% en los Ingresos pasajeros, por otro lado los Ingresos de carga y el ítem Otros ingresos aumentaron un 13,7% y 13,9% respectivamente. El impacto de la depreciación del real brasileño representa menores ingresos ordinarios por aproximadamente US\$360 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 Covid-19, dejando de operar 12 destinos domésticos. LATAM Airlines Argentina S.A. al cierre del ejercicio de 2019 presentó en su estado de resultado individual Ingresos operacionales por US\$229 millones.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$2.713.774, que comparado con MUS\$9.005.629 de los doce meses de 2019 representa una disminución de 69,9%. Esta variación se debe,

principalmente, a la caída de un 62,7% en la capacidad medida en ASK, junto con una baja de 18,8% en el RASK efecto de una disminución de 7 puntos porcentuales del factor de ocupación junto con una caída 12% en los *yields* respecto del año anterior, la caída del factor de ocupación se explica por la aplicación de cuarentenas, restricciones de viajes y menor demanda producto del brote de Covid-19.

Al 31 de diciembre de 2020, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$1.209.893, lo que representa un aumento de 13,7% respecto de 2019, a pesar de la caída de 12,7% en el tráfico medido en RTK y un 25,9% de la capacidad medida en ATK. Los *yields* aumentaron 30,2% impulsados principalmente por el cambio del entorno competitivo por la crisis del Covid-19. Adicionalmente fueron acondicionadas cabinas de aviones pasajeros para el traslado de carga y se incrementaron las frecuencias y destinos de los vuelos cargueros.

El ítem Otros ingresos presenta un aumento de MUS\$50.138 debido, principalmente, a MUS\$62.000 recibidos por concepto de indemnización de Delta Air Lines Inc. por la cancelación de la compra de 4 aeronaves A350 y MUS\$9.240 correspondientes a la devolución anticipada de aviones arrendados a Qatar Airways, ambos durante el segundo trimestre de 2020.

Al 31 de diciembre de 2020, los Costos operacionales ascienden a MUS\$5.999.957, que comparados con el ejercicio de 2019, representan menores costos por MUS\$3.689.368, equivalentes a una caída de 38,1%, mientras que el costo unitario por ASK aumentó en 65,8%. Adicionalmente, el impacto de la depreciación del real brasileño en este rubro representa menores costos por aproximadamente US\$440 millones. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

a) Las Remuneraciones y beneficios disminuyeron MUS\$832.702 debido, a la reducción salarial voluntaria acordada desde marzo por más del 90% de los empleados, que resultó en un ahorro de US\$130 millones aproximadamente, junto con la caída en la dotación promedio y la depreciación de las monedas locales, especialmente el real brasileño y el peso chileno.

b) El Combustible disminuyó 64,3% equivalente a MUS\$1.883.665. Esta caída corresponde principalmente a 22,8% de menores precios sin cobertura y un 53,9% de caída en el consumo medido en galones. La Sociedad reconoció durante 2020 una pérdida de MUS\$14.316 por cobertura de combustible, comparado con la pérdida de MUS\$23.110 de los doce meses de 2019.

c) Las Comisiones muestran una disminución de MUS\$129.974, producto de la caída en el tráfico de pasajeros.

d) La Depreciación y Amortización disminuyó en MUS\$80.590 al 31 de diciembre de 2020. Esta variación se explica, principalmente, por la caída en la depreciación del mantenimiento, efecto de la reducción en las horas de vuelos de la flota de pasajeros durante los últimos nueve meses de 2020.

e) Los Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje disminuyeron MUS\$555.854, principalmente, en los costos de tasas aeroportuarias y servicios *handling* impactados por la reducción de la operación.

f) El Servicio a Pasajeros disminuyó en MUS\$163.642, lo que representa una variación de 62,6% explicado, principalmente, por una reducción del 61,9% en el número de pasajeros.

g) El Mantenimiento presenta mayores costos por MUS\$27.771, equivalentes a un 6,2%. A pesar de la caída en la operación,

durante los últimos meses de 2020 se incurrió en costos necesarios para la preservación de las aeronaves en tierra, adicionalmente el cuarto trimestre se realizó la actualización de valores por compromisos de devolución programada de aviones arrendados.

h) Los Otros Costos Operacionales presentan una disminución de MUS\$70.712, principalmente, por efecto de menores costos de tripulaciones y sistemas de reservas, producto de la caída en la operación y la demanda.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$50.397, que comparados a los MUS\$26.283 de 2019, representan mayores ingresos por MUS\$24.114, principalmente, por un aumento en activos que devengan intereses como parte del portfolio que la compañía usa para manejar su caja.

Los Costos financieros disminuyeron 0,5%, totalizando MUS\$586.979 al 31 de diciembre de 2020, la variación es efecto de menores tasas de interés y una disminución en la deuda financiera comparada con el mismo ejercicio de 2019, compensado con los intereses reconocidos durante el cuarto trimestre de 2020 asociados al financiamiento DIP.

Los Otros ingresos / costos al 31 de diciembre de 2020 registran un resultado negativo de US\$2.903.853. La contingencia generada por el brote de Covid-19 afectó las pruebas de deterioro de la compañía resultando en el castigo del total de la plusvalía correspondiente a US\$1.729 millones de pérdida. Adicionalmente durante el segundo semestre de 2020 se reconocieron costos asociados al proceso de reorganización, los que involucran impacto en resultado producto de los rechazos de contratos de flota por US\$269 millones, US\$291 millones de indemnizaciones relacionadas a la reestructuración de la



compañía y US\$332 millones de ajuste de valor neto de realización de la flota disponible para la venta.

Los principales rubros del Estado de Situación financiera consolidado de TAM S.A. y Filiales, que produjeron una pérdida por MUS\$480 por diferencia de cambio al 31 de diciembre de 2020, son los siguientes: Otros pasivos financieros, pérdida por MUS\$82.634 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\$105.037 y cuentas por cobrar y pagar neto a terceros pérdida por MUS\$18.049. Los otros rubros de activos y pasivos netos generaron una pérdida por MUS\$4.833.

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 donde 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 2020 presenta una variación negativa de MUS\$3.321.364 respecto del año anterior, debido principalmente a la variación negativa en los Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios por MUS\$6.458.924, Otros cobros por actividades de la operación MUS\$75.783, impuestos a las ganancias reembolsados (pagados) MUS\$20.381 y Otras entra-

das y salidas de efectivo por MUS\$227.693. Lo anterior se ve compensado con las variaciones positivas de Pagos a proveedores por el suministro de bienes y los Pagos a y por cuenta de los empleados, cuyas variaciones positivas se originan por los menores pagos efectuados por MUS\$2.846.536 y por MUS\$417.796, respectivamente y Otros pagos por actividades de operación por MUS\$197.085.

La variación negativa de MUS\$227.693 en las Otras entradas y salidas de efectivo, del Flujo de Actividades de Operación, se origina principalmente por el efecto neto entre la menor compensación recibida de Delta Air Lines Inc. por MUS\$288.000 y el aumento de garantías por MUS\$38.805; compensado por la variación positiva de los depósitos judiciales por MUS\$61.503 asociado a recuperos recibidos en Brasil durante el segundo y tercer trimestre de 2020 (Depósito judicial de TAM Linhas Aéreas S.A por MUS\$38.476); menores pagos de impuestos sobre transacciones financieras y otros por MUS\$24.907 y la variación positiva de las operaciones con derivados de combustible por MUS\$12.702.

El Flujo Actividades de Inversión presenta una variación positiva de MUS\$1.452.815 respecto al año anterior. Las principales variaciones positivas corresponden a los siguientes conceptos: el efecto neto entre los Otros cobros por la venta de y los Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades por MUS\$391.380, menores Compras de Propiedades, planta y equipos y compras de activos intangibles por MUS\$952.357 y MUS\$64.740 respectivamente; mayores adiciones de Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo por MUS\$25.244 e Intereses recibidos por MUS\$19.037.

El Flujo de Actividades de Financiación presenta una variación

positiva de MUS\$2.464.350, respecto del año anterior, que se explica principalmente por las variaciones positivas de los siguientes conceptos: Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control por MUS\$290.880; Importes procedentes de préstamos por MUS\$110.752; Préstamos de entidades relacionadas MUS\$373.125 correspondiente a una parte del Tramo C del financiamiento DIP que fue proporcionado por el grupo de accionistas de LATAM compuesto por el Grupo Cueto, Grupo Eblen y Qatar Airways y ciertas entidades relacionadas a ésta; Pago de préstamos por MUS\$1.066.743; Intereses pagados por MUS\$340.459; Pago de pasivos por arrendamientos por MUS\$276.930 y Dividendos pagados MUS\$54.545 debido a que los dividendos mínimos correspondiente a los accionistas de LATAM Airlines S.A sobre las utilidades del año 2019 se encuentran pendientes de pago, en cumplimiento de las restricciones impuestas por el Capítulo 11 de la Ley de Bancarrota de Estados Unidos. Las variaciones positivas presentadas se ven compensadas por la variación negativa de Otras entradas y salidas de efectivo por MUS\$49.084.

Las variaciones positivas que se presentan en el Flujo de Actividades de Financiación en los rubros Pago de préstamos, Intereses pagados y Pago de pasivos por arrendamiento tienen su origen principalmente en la suspensión de los pago de las deudas contratadas antes de la fecha de petición de reorganización voluntaria y la aceptación de rechazos de contratos de arrendamiento o financiación de un total de 29 aeronaves durante el año 2020, por parte de la *Bankruptcy Court*.

Los flujos de préstamos expuestos anteriormente incluyen los siguientes eventos:

a) Con fecha 11 de febrero de 2019, LATAM Finance Limi-

ted, una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A., emitió en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, bonos no garantizados de largo plazo denominado LATAM 2026, por un monto nominal de US\$600.000.000 a una tasa de interés de 7,00% anual. Los bonos fueron colocados a un precio de emisión 99,309% con respecto a su valor par. Los bonos tienen pago de intereses semestral y amortización de todo el capital al vencimiento y fecha de madurez el 1 de marzo 2026. Tal como fue informado al mercado, la emisión y colocación tuvo por objeto financiar fines corporativos generales.

b) Con fecha 6 de junio de 2019, LATAM Airlines Group S.A. emitió en el mercado local (Bolsa de Comercio de Santiago) bonos no garantizados de largo plazo denominados Serie E (BLATM-E), que corresponden a la primera serie de bonos con cargo a la línea inscrita en el Registro de Comisión para el Mercado Financiero (“CMF”) bajo el número N° 921 con fecha 26 de noviembre de 2018 por un total de UF 9.000.000.

El monto total emitido fue de UF 5.000.000, a una tasa cupón de 3,60% anual con pagos semestrales de intereses y vencimiento el 15 de abril de 2029. La tasa de colocación fue de 2,73%, equivalentes a un monto de MUS\$215.093.

Los fondos provenientes de la colocación se destinaron en un 50% al refinanciamiento de pasivos, un 30% para el financiamiento de inversiones y un 20% para fines corporativos generales.

c) Con fecha 11 de julio de 2019, LATAM Finance Limited, una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A., emitió una re-apertura del bono LATAM 2026, emitido el

11 de febrero de 2019, por U\$200.000.000. Esta re-apertura tuvo una tasa de colocación de 5,979%.

De forma simultánea, con fecha 11 de julio de 2019, LATAM Airlines Group S.A. anunció una oferta para la recompra de hasta US\$300 millones del bono unsecured LATAM 2020, el cual fue emitido el 9 de junio de 2015 por un monto de US\$500 millones a una tasa cupón de 7,25% y con vencimiento en junio de 2020. El precio de recompra de la oferta fue de 103,8 centavos por dólar de monto nominal por los bonos ofrecidos hasta el 24 de julio de 2019, posterior a esta fecha y hasta el 7 de agosto de 2019, el precio de recompra ofertado se reducía a 100,8 centavos por dólar. Al vencimiento de la oferta, se rescataron en total US\$238.412.000 de los bonos, de los cuales US\$238.162.000 llegaron en o previo al 24 de julio de 2019 y US\$250.000 posterior a dicha fecha. Los ingresos obtenidos de la re-apertura del bono LATAM 2026 se utilizaron para pagar una porción de la oferta pública del bono LATAM 2020. El remanente de la oferta pública fue pagado en efectivo.

Con fecha 17 de diciembre de 2019, LATAM Airlines Group S.A. finalizó la recompra del remanente (US\$262 millones) del bono unsecured LATAM2020, con lo cual, sumado a la recompra del 11 de julio de 2019, finalizan todo el saldo del bono. La recompra se llevo a cabo a través del mecanismo de recompra denominado “Make-Whole”, que es un derecho del emisor del bono a recomprar todo el saldo pendiente de deuda en base a un precio que se calcula usando los bonos del tesoro del gobierno de Estados Unidos con vencimiento cercano al del bono y sumando un spread. El precio de recompra fue de 102,45 centavos por dólar de monto nominal de los bonos.

d) Con fecha 16 de marzo del 2020, vencieron las obligaciones contenidas en el contrato denominado “Indenture” suscrito entre Guanay Finance Limited (ver Nota 1 de los Esta-

dos Financieros Conslidados), LATAM Airlines Group S.A. y Citibank, N.A. con fecha 7 de noviembre de 2013. Los bonos securitizados con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá fueron emitidos en el año 2013 por un total de US\$450 millones.

e) 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. El primer giro fue el 27 de marzo de 2020 con un monto de US\$504,7 millones, el segundo giro fue el 7 de abril de 2020 y el monto fue de US\$72 millones, el tercer giro fue el 14 de abril de 2020 y el monto fue de US\$11,2 millones y el cuarto y último giro fue el 21 de abril de 2020 con un monto girado de US\$12,1 millones.”

f) 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 MMU\$844,1 y una aeronave financiada con un lease financiero con un monto de MMU\$4,5.

g) 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.

A los rechazos de contatos de aeronaves expuestos en el punto (f) y (g) se agregan los correspondientes a 10 aeronaves reconocidas como Pasivos por arrendamiento.

h) Con fecha 10 de octubre de 2020, LATAM Airlines Group S.A. giró parcialmente (MMUS\$1.150) de la línea de crédito comprometida del financiamiento "DIP". El financiamiento tiene vencimiento con fecha 10 de abril de 2022. La línea es de carácter garantizado con colateral compuesto por rutas, "slots", motores y repuestos. Con este único giro, la compañía aún tiene disponible MMUS\$1.300 para girar. Esta línea está comprometida por un total de MMUS\$2.450, de los cuales MMUS\$750 están comprometidos por partes relacionadas.

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad al 31 de diciembre 2020, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio, presenta una variación positiva de MUS\$595.801, respecto al año anterior.

4. Análisis de riesgo de financiero

El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tasa de interés y (iii) riesgo de tipos de cambio locales.

(i) Riesgo de precio del combustible

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Para cubrir la exposición al riesgo de precio de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West

Texas Intermediate ("WTI"), crudo Brent ("BRENT") y en destilado Heating Oil ("HO"), los que tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad reconoció pérdidas por MUS\$14.316 (negativo) 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 2020, el valor de mercado de los contratos vigentes es de MUS\$1.296.

A partir del cierre al 31 de marzo, la Sociedad ha determinado que las transacciones esperadas altamente probables, que conformaban la partida cubierta, ya no se van a producir en las magnitudes formalmente establecidas, por lo que ha dejado de reconocer estos contratos bajo contabilidad de cobertura reconociendo al 31 de diciembre una pérdida de MUS\$50.766 en la línea en Otras ganancias (pérdidas) del estado de resultados, como efecto de reclasificación desde otras reservas desde el estado de resultados integrales y una pérdida de MUS\$30.847 correspondiente a las primas asociadas a estos contratos. A partir del cierre de noviembre 2020, los derivados de combustible tomados por la Sociedad clasifican como contabilidad de cobertura.

(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 2020, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes.

Durante el período terminado al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad reconoció ganancias por MUS\$3.248 por concepto de cobertura FX neto de primas. 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.

La Sociedad ha suscrito contratos de *cross currency swaps* (CCS) con el objetivo de dolarizar el flujo de caja de obligaciones existentes, ambas contraídas en Unidades de Fomento de Chile, a tasa de interés fija. Con este instrumento financiero se logra pagar una tasa de interés en dólares, tanto fijo como flotante (LIBOR más un spread fijo). Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía posiciones de CCS vigentes.

(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”).

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés, la Sociedad suscribió contratos swaps de tasas de interés. Con relación a dichos contratos, la Sociedad paga, recibe, o solamente recibe dependiendo del caso, la diferencia entre la tasa fija acordada y la tasa flotante calculada sobre el capital insoluto de cada contrato. Por estos contratos, la Sociedad reconoció en el resultado del período una pérdida de MUS\$174. Las pérdidas y ganancias por swap de tasa de interés se reconocen como un componente del gasto financiero sobre la base de la amortización del préstamo cubierto. Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía contratos swap de tasas de interés vigentes.

Al 31 de diciembre de 2020, aproximadamente un 42% de la deuda está a tasa fija. Considerando estas coberturas, la tasa promedio de la deuda es de 5,44%.

(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.

A pesar que la economía ya está empezando a dejar atrás los menores niveles de actividad que se vieron durante los primeros meses de 2020, durante el año la pandemia del Covid-19 ha causado un enorme impacto en todo el mundo. Para proteger las vidas de las personas y permitir a los sistemas sanitarios hacer frente a la situación, se ha recurrido a aislamiento, confinamiento y cierres generalizados para contener la propagación del virus. Esto ha causado que el crecimiento durante 2020 de la economía mundial se haya desacelerado.

Si bien el pronóstico del crecimiento mundial está sujeto a una alta incertidumbre, para 2020 el Fondo Monetario Internacional (FMI)¹ espera que la economía mundial se contraiga un 3,5%, 0,9 puntos porcentuales mayor a su anterior estimación, debido a una mejora antes de lo pronosticado durante la segunda mitad del año. El FMI proyecta el crecimiento mundial para 2021 en 5,5%, 0,3 puntos porcentuales más que lo anteriormente estimado, debido a que la misma aceleración vista durante el final del año 2020 y expectativas positivas relacionada al proceso de vacunación a nivel mundial junto a políticas de apoyo fiscal adicional anunciados por varios gobiernos.

Para Estados Unidos el FMI estimó una contracción de 3,4% para 2020 y un crecimiento de 5,1% para 2021 (2,0 puntos porcentuales más de crecimiento que lo esperado anteriormente para 2021). De la misma manera, las estimaciones del FMI de manera transversal para los países de la Unión Europea han caído, con una contracción de 7,2% para 2020 y un crecimiento de 4,2% para 2021 (1,0 puntos porcentuales menos de crecimiento que lo esperado anteriormente para 2021).

¹ Según informe publicado en enero de 2021: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/01/26/2021-world-economic-outlook-update>.

Por otro lado, estimó una contracción de la economía latinoamericana en un 7,4% en 2020, y que durante 2021 espera un crecimiento de 4,1%, 0,5 puntos porcentuales de mayor crecimiento frente a lo estimado anteriormente por el FMI para 2021. Se espera que la economía de Brasil crezca 3,6% en 2021 y en el caso de Chile, el Banco Central espera que la economía se expanda entre 5,5% y 6,5% en 2021.

a) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Situación Financiera Consolidado:

INDICES DE LIQUIDEZ	31-12-2020	31-12-2019
Liquidez corriente (veces) (Activo corriente en operación/ Pasivo corriente)	0,42	0,58
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles/ pasivo corriente)	0,23	0,15
INDICES DE ENDEUDAMIENTO		
Razón de endeudamiento (veces) (Pasivo corriente + pasivo no corriente/ Patrimonio neto)	(7,43)	5,74
Deuda corriente / Deuda total (%)	41,41	38,76
Deuda no corriente / Deuda total (%)	58,59	61,24
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I. / gastos financieros)	0,00	1,25
INDICES DE ACTIVIDAD		
Total de Activos	15.650.090	21.087.806
Inversiones	1.465.204	5.408.511
Enajenaciones	1.537.386	4.111.655

Indices de rentabilidad

Los índices de rentabilidad han sido calculados sobre el patrimonio y resultados atribuibles a Accionistas mayoritarios.

	31-12-2020	31-12-2019
Rentabilidad del patrimonio ¹ (Resultado neto / patrimonio neto promedio)	-	0,06
Rentabilidad del activo (Resultado neto / activos promedios)	(0,29)	0,01
Rendimiento de activos operacionales (Resultado neto / activos operacionales ² Promedio)	(0,31)	0,01

¹ Al 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.

	31-12-2020	31-12-2019
Retorno de dividendos (Dividendos pagados / precio de mercado)	0,00	0,00
	0,00	0,00

b) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Resultados Consolidado

POR LOS EJERCICIOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Ingresos operacionales	4.334.669	10.430.927
Pasajeros	2.713.774	9.005.629
Carga	1.209.893	1.064.434
Otros	411.002	360.864
Costos operacionales	(5.999.957)	(9.689.325)
Remuneraciones	(962.060)	(1.794.762)
Combustible	(1.045.343)	(2.929.008)
Comisiones	(91.910)	(221.884)
Depreciación y amortización	(1.389.386)	(1.469.976)
Otros arriendo y tasas de aterrizaje	(720.005)	(1.275.859)
Servicios a pasajeros	(97.688)	(261.330)
Mantenimiento	(472.382)	(444.611)
Otros costos operacionales	(1.221.183)	(1.291.895)
Resultado operacional	(1.665.288)	741.602
Margen operacional	-38,4%	7,1%
Ingresos financieros	50.397	26.283
Costos financieros	(586.979)	(589.934)
Otros ingresos / costos	(2.903.853)	(36.035)
Resultado antes de impuesto e interés	(5.105.723)	141.916
Impuestos	550.188	53.697
Utilidad/pérdida antes de interés minoritario	(4.555.535)	195.613
Atribuible a:		
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora	(4.545.887)	190.430
Ganancia/(Pérdida), atribuible a participaciones no controladora	(9.648)	5.183
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio	(4.545.887)	190.430
Margen neto	-104,9%	1,8%
Tasa efectiva impuesto	10,8%	37,8%
Total Acciones	606.407.693	606.407.693
Ganancia/(Pérdida) por acción (US\$)	(7,50)	0,31
R.A.I.I.D.A.	(3.170.107)	2.170.360

Otros ingresos / costos considera los rubros Otras ganancias (pérdidas), Diferencias de cambio y Resultados por unidades de reajuste presentados en el estado de resultado consolidado por función.

Declaración jurada

En nuestra calidad de directores, gerente general y vicepresidente de Finanzas de LATAM Airlines Group, declaramos bajo juramento nuestra responsabilidad respecto de la veracidad de toda la información contenida en la Memoria Integrada LATAM 2020.

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 HORN
11AB630A24844FF...
Patrick Horn García
Director

DocuSigned by:
ROBERTO ALVO
2D35377492ED44C...
Roberto Alvo Milosawlewitsch
Gerente General

DocuSigned by:
Enrique Ostalé
101DFCE9366D4A5...
Enrique Ostalé Cambiaso
Director

DocuSigned by:
Alex Wilcox
2C7F67C8E20E45B...
Alexander D. Wilcox
Director

DocuSigned by:
Ramiro Alfonsín
35D427D8AFC64FA...
Ramiro Alfonsín Balza
Vicepresidente de Finanzas

DocuSigned by:
Nicolás Eblen Hirmas
8C49BF3AB9F54B2...
Nicolás Eblen Hirmas
Director

DocuSigned by:
EDUARDO NOVOA CASTELLÓN
4DBB8C64E0D2458...
Eduardo Novoa Castellón
Director

CRÉDITOS

Coordinación

LATAM – Relaciones con Inversionistas

LATAM – Sostenibilidad

LATAM – Comunicaciones externas

Texto y diseño

Conecta Contenido e Sustentabilidad

Texto: Judith Mota y Talita Fusco

Consultoría GRI: Vinícius Cataldi

Proyecto gráfico e ilustración: Naná de Freitas y Luciana Mafra

Diagramación: Flavia Ocaranza, Gisele Fujiura, Gustavo Inafuku y Luciana Mafra

Versión en español

Minx Translation

Nuriyah Costa-Laurent

Fotografía

Archivo LATAM

