PROSPECTO DE EMISIÓN DE ACCIONES

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

INSCRIPCIÓN REGISTRO DE VALORES Nº 306

1. INFORMACIÓN GENERAL

1.1 Intermediarios participantes en la elaboración del prospecto: No hay

1.2 Mercado en que serán transadas las acciones: Las acciones se transarán en el mercado general.

2. IDENTIFICACIÓN DEL EMISOR Y LA EMISIÓN

2.1 Fecha del prospecto: septiembre de 2022.

2.2 Identificación:

(a) Nombre o razón social: LATAM Airlines Group S.A. (en adelante, "*LATAM*", "*Grupo LATAM*", la "*Compañía*" o la "*Sociedad*")

(b) Nombre de fantasía: "LATAM Airlines", "LATAM Airlines Group", "LATAM Group", "LAN Airlines", "LAN Group" y/o "LAN".

(c) RUT: 89.862.200-2

(d) Dirección oficina principal: Av. Presidente Riesco 5711, comuna de Las Condes, ciudad Santiago.

(e) Teléfono: (56-2) 2565 3925.

(f) Correo electrónico: InvestorRelations@latam.com.

(g) Página web: www.latamairlinesgroup.net.

2.3 Número y fecha de la inscripción de la emisión: N° 1120, de fecha 2 de septiembre de 2022.

3. ANTECEDENTES GENERALES DE LA SOCIEDAD

Glosario de términos:

Para los efectos de este Prospecto, los siguientes términos tienen los significados que a continuación se exponen

Medidas de capacidad:

"asientos disponibles por kilómetro" o "ASK"	El número de asientos disponibles para la venta multiplicado por los kilómetros volados.

"toneladas disponibles por kilómetro" o "ATK"	El número de toneladas disponibles para el transporte de carga pagado (flete) multiplicado por los kilómetros volados.
Medidas de tráfico:	
"pasajeros-kilómetro rentados", o "RPK"	El número de pasajeros multiplicado por el número de kilómetros volados.
"toneladas-kilómetro rentadas" o "RTK"	La carga en toneladas multiplicada por los kilómetros volados.
Medidas de ingreso:	
"yield de carga"	Ingresos por operaciones de carga dividido por RTK.
"yield de pasajero"	Ingreso por operaciones de pasajeros dividido por RPK
"yield general"	Ingresos de operaciones de aerolínea (pasajeros y carga) divididos por RTK de los sistemas (pasajeros y carga).
Factores de ocupación:	
"factor de ocupación carga"	RTK (carga) expresado como porcentaje de ATK (carga).
"factor de ocupación por pasajeros"	RPK expresado como porcentaje de ASK.
Otros	
"Aeronave de la Familia Airbus A320"	Los modelos de aviones Airbus A319, A320 y A321.

3.1 Historia y actividades y negocios:

LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales operan el transporte aéreo de pasajeros y carga en los mercados domésticos de Brasil, Colombia, Chile, Ecuador y Perú y en el mercado internacional. El grupo cuenta con una amplia red de destinos (141 considerando operaciones de pasajeros y de carga al 30 de junio de 2022), frecuencias de vuelos y posibilidades de conexión, potenciadas en Sudamérica a través de los *hubs* (centros de conexión) de São Paulo/Guarulhos (Brasil), Lima (Perú) y Santiago (Chile), facilitando el acceso a los destinos más diversos.

En 2020, el grupo enfrentó el mayor desafío en sus 92 años de historia con la pandemia del coronavirus. Como resultado del impacto sin precedentes en las operaciones de pasajeros y carga, LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Colombia, Ecuador, Perú y los Estados Unidos solicitaron protección voluntaria bajo el estatuto de reorganización financiera del Capítulo 11 (en adelante, el "Capítulo 11") del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América (en adelante, el "Código de Quiebras de los Estados Unidos de América") el 26 de mayo de 2020 y la filial en Brasil se sumó al proceso el 9 de julio del mismo año. La reorganización brinda a LATAM la oportunidad de trabajar con sus acreedores y otros grupos de interés para reducir su deuda,

acceder a nuevas fuentes de financiamiento y continuar operando, además de darle la oportunidad de adaptar su negocio a la nueva realidad. La reorganización busca así asegurar la sostenibilidad financiera y seguir generando valor compartido para sus stakeholders.

Pese al adverso escenario global, LATAM mantuvo su compromiso de brindar conectividad y ser un activo para la región, al tiempo que reestructura sus finanzas. El grupo logró reanudar operaciones en varios destinos, alcanzó el 73,5% de su capacidad consolidada (medida en ASK, asiento-kilómetro ofrecido) en junio de 2022 en comparación con 2019 y siguió prestando su apoyo para combatir el virus con el programa Avión Solidario.

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

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

Durante el 2015, la Compañía anunció la marca LATAM como identidad corporativa única bajo la cual operarán todas las aerolíneas que integran la Compañía, lo que significa que las marcas LAN y TAM serán gradualmente reemplazadas por LATAM. En abril de 2016 lanzamos la nueva marca, realizando los primeros vuelos comerciales operados con aviones que muestran la marca LATAM y dando inicio a un proceso de cambio de imagen en aeropuertos, sitio web, uniformes, entre otros. Este cambio busca unir lo mejor de las dos marcas y tener de cara hacia adentro de la organización y hacia el cliente un solo equipo que se identifica con una sola aerolínea.

A través del permanente crecimiento de la red de vuelos y conexiones dentro de Sudamérica y desde ésta hacia el resto del mundo, LATAM busca proveer de la mejor conectividad a los clientes. Clave en este ámbito es el fortalecimiento de sus principales *hubs*, São Paulo/Guarulhos (Brasil), Lima (Perú) y Santiago (Chile), con especial énfasis en el aeropuerto de Guarulhos, en Brasil, la principal puerta de entrada a la región. A ello se suman múltiples alianzas y acuerdos comerciales suscritos con los principales operadores de la industria mundial, que le permiten ofrecer cada vez más destinos, mejores horarios, conexiones y precios a los pasajeros.

En materia de servicio, el foco está puesto en ofrecer la mejor experiencia de viaje al pasajero y consolidar el liderazgo de marca a nivel regional. El compromiso de LATAM es seguir invirtiendo en tecnologías móviles y digitalización de servicios, para ofrecer una propuesta de valor diferenciada y posicionarse como la aerolínea preferida en Sudamérica.

Otro eje fundamental de la estrategia de LATAM es tener una estructura de costos más competitiva, factor crítico en esta industria para poder competir de manera rentable. Durante su proceso de Capítulo 11 el grupo ha implementado varias iniciativas de ahorros de costo para reducir de forma significativa sus costos y también variabilizarlos.

Adicionalmente, es importante destacar que LATAM aplica un modelo de negocios único en el mundo, basado en la exitosa combinación de las operaciones de pasajeros y de carga, que le permite maximizar la ocupación de los aviones de pasajeros mediante el uso de las bodegas (*bellies*) para el traslado de carga, en complemento con el uso de cargueros dedicados, diversificando así sus ingresos. La flexibilidad que le reporta este modelo le permite rentabilizar sus rutas, disminuir efectos estacionales e incrementar los factores de ocupación. Durante los primeros 6 meses a junio

de 2022, el 76,5% de los ingresos provino del negocio de pasajeros y el 21,4% de la operación carguera, entre otros.

Todo el trabajo que desarrolla Grupo LATAM está sustentado, a su vez, en una visión de empresa sostenible con sus distintos stakeholders. Esta visión está basada en dinámicas de relación y negocio que perduran en el tiempo y generan valor para la sociedad en su conjunto. Para LATAM, de esta manera es posible avanzar en la construcción de su compromiso de futuro, en un trabajo que se manifiesta en el día a día. En esta línea, LATAM está constantemente identificando temas relevantes que pueden impactar tanto a la Compañía como a sus stakeholders, lo que nos permite gestionar los puntos críticos y establecer oportunamente planes de acción para mitigar los principales impactos y/o riesgos, incluyendo el monitoreo y seguimiento anual de los mismos.

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.

La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de fecha 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 del Conservador de Bienes Raíces a fojas 25.128, números 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 fecha 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 Nº 0306, de 22 de enero de 1987, en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (en adelante, la “Comisión”).

A continuación, encontramos los hitos principales de la Compañía:

1929 Creación de LAN "Línea Aérea Nacional de Chile" por parte del Comandante Arturo Merino Benítez.

1946 Primer vuelo internacional de LAN Santiago – Buenos Aires.

1956 Inauguración de operaciones a Lima (Perú).

1958 Inicio de operaciones a Miami (Estados Unidos).

1961 Creación de TAM-Taxi Aéreo Marília por cinco pilotos de vuelos chárter.

1970 LAN comienza a ofrecer vuelos a Europa.

1975 Fundación de TAM-Transportes Aéreos Regionais por el capitán Rolim Adolfo Amaro.

1976 Inicio de servicios de TAM en ciudades brasileras, especialmente en Mato Grosso y Sao Paulo.

1983 Constitución de Línea Aérea Nacional – Chile Limitada, a través de la CORFO.

1985 LAN se transforma en una sociedad anónima.

1986 TAM adquiere a VOTEC-Brasil Central Linhas Aéreas-, otra aerolínea regional que operaba en los sectores norte y centro de Brasil.

1989 Comienza el proceso de privatización: Gobierno de Chile vende 51% del capital accionario a inversionistas nacionales y a Scandinavian Airlines System (SAS).

1990 Brasil Central es renombrada TAM-Transportes Aéreos Meridionais.

1993 TAM estableció TAM Fidelidade, el primer programa de viajero frecuente en Brasil.

1994 Culmina el proceso de privatización de LAN con la adquisición de los actuales controladores y otros accionistas del 98,7% de las acciones de la Sociedad.

1996 TAM compra la aerolínea Lapsa del gobierno paraguayo y crea TAM Mercosur./ Inicio de vuelos Sao Paulo - Asunción.

1997 LAN lista sus acciones en la Bolsa de Nueva York, siendo la primera aerolínea latinoamericana en transar ADRs en esta importante plaza bursátil.

1998 Llega el primer Airbus A330 a TAM y la aerolínea lleva a cabo su primer vuelo internacional desde Sao Paulo (Brasil) a Miami (Estados Unidos).

1999 Inicio de operaciones de LAN Perú, lo que marca el inicio del proceso de expansión de la compañía. TAM inaugura servicio a Europa a través de un acuerdo de código compartido con Air France a Paris Charles de Gaulle.

2000 LAN se incorpora a ***one****world*.

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 Sao Paulo.

2002 Alianza de LAN con Qantas y con Lufthansa Cargo.

2003 Inicio de operaciones de LAN Ecuador.

2004 LAN cambia de imagen corporativa a LAN Airlines S.A. TAM comienza a volar a Santiago y lanzamiento de la nueva clase ejecutiva para los vuelos a Paris y Miami.

2005 Inicio de operaciones de LAN Argentina. TAM S.A. se lista públicamente en el BOVESPA de Brasil, y lanzamiento de vuelos a Nueva York (Estados Unidos) y Buenos Aires (Argentina).

2006 Lanzamiento de la nueva clase Premium Business en LAN. TAM se lista públicamente en la bolsa de Nueva York e inicia vuelos a Londres, además de vuelos a Zúrich y Ginebra a través de su acuerdo con Air France.

2007 Implementación de un nuevo modelo para mejorar eficiencia en los mercados domésticos de LAN y aumento de capital por US$320 millones. TAM lanza vuelos a Milán (Italia) y Córdoba (España) y recibe autorización de la ANAC para empezar vuelos a Madrid (España) y Frankfurt (Alemania).

2008 LAN concluye el proceso de renovación de flota de corto alcance, formada ahora por aeronaves de la familia A320. TAM recibe su primer Boeing 777-300ER.

2009 LAN inicia operaciones de carga en Colombia y de pasajeros en el mercado doméstico de Ecuador. TAM lanza Multiplus Fidelidade y adquiere Pantanal Linhas Aéreas.

2010 LAN compra la aerolínea colombiana Aires. TAM ingresa oficialmente a Star Alliance.

2011 LAN y TAM firman los acuerdos vinculantes asociados a la fusión entre ambas aerolíneas.

2012 Nace LATAM Airlines Group a través de la fusión de LAN y TAM. Colocación de 2,9 millones de acciones.

2013 Aumento de capital por US $940,5 millones.

2014 TAM se une a la alianza ***one****world*, que se convierte en la alianza global de LATAM Airlines Group. LATAM lanza su plan estratégico 2015 – 2018.

2015 Nace LATAM, la nueva marca que adoptarán LAN, TAM y sus filiales.

2016 Aumento de capital por US$608 millones con el que Qatar Airways adquiere el 9,999999918% del total de acciones suscritas y pagadas de LATAM.

2017 Implementación del nuevo modelo de negocios en los mercados domésticos por parte de las filiales.

2018 Inauguración del primer vuelo a Asia. Nuevo modelo de ventas llega a los vuelos internacionales.

2019 Anuncio de acuerdo estratégico con Delta Air Lines, para dar más y mejores opciones a los pasajeros a través de una red de conexiones complementaria entre Latinoamérica y Norteamérica. LATAM anuncia su salida de la alianza ***one****world* a partir del 1 de mayo de 2020. Delta Air Lines compró un 20% de la propiedad de LATAM.

2020 LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador, Estados Unidos y Brasil ingresan al proceso de reorganización financiera acogiéndose al Capítulo 11 de la ley estadounidense y obtiene acceso hasta US$2.450 millones en financiamiento DIP (*debtor in possession*). Lanzamiento de la unidad E-Business, con el objetivo de mejorar la experiencia digital del cliente.

2021 Lanzamiento de la nueva Estrategia de Sostenibilidad. Presentación del plan de reorganización, dentro del marco del Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América.

Destinos

Al 30 de junio de 2022 LATAM servía 15 destinos en Chile, 19 destinos en Perú, 8 destinos en Ecuador, 17 destinos en Colombia, 50 destinos en Brasil, 10 destinos en otros países de América Latina y el Caribe, 5 destinos en Norte América, 7 destinos en Europa y 2 destinos en Oceanía. Además, al 30 de junio de 2022, a través de varios acuerdos de código compartido, LATAM ofrecía

servicios a 114 destinos en Norte América, 27 destinos en Sudamérica, 90 destinos en Europa, 46 destinos en Asia, 3 destinos en África y 18 destinos en Australasia.

Nuestra flota

En 2021, dentro del proceso de reorganización, el grupo logró una reestructuración completa de su flota que incluyó renegociar contratos, reducir el total de aeronaves, eliminar los modelos Airbus A350 y homologar aviones del tipo *wide-body*. Esas iniciativas posibilitarán ahorros estimados de más de 40% de los costos de caja relativos a flota en comparación a los niveles de 2019. Al 30 de junio de 2022, el grupo opera una flota compuesta por 301 aviones, cuya edad promedio es aproximadamente once años, destacando entre las más modernas del mundo.

La flota dedicada a operaciones domésticas y regionales en Sudamérica se compone de 232 aviones, principalmente del tipo *narrow-body* y de la familia Airbus A320, incluyendo 41 Airbus A319, 128 Airbus A320, 49 Airbus A321 y 14 Airbus A320Neo. A partir de 2016, se introdujeron a la flota modelos de la familia A320-Neo, modelo que es un 15% más eficiente en consumo de combustible y genera la mitad del ruido que el modelo anterior equivalente. Al 30 de junio de 2022, LATAM contaba con un total de 14 aviones A320-Neo y ha firmado compromisos de compra para recibir un total de 86 aeronaves adicionales de la familia A320-Neo hacia el 2029, además de 13 opciones de compra adicionales.

Las operaciones internacionales cuentan con 54 aviones Boeing *widebody*, incluyendo 14 Boeing 767-300ER, 10 Boeing 777-300ER y 30 Boeing 787 Dreamliner (versiones 8 y 9), referentes mundiales de eficiencia en el consumo de combustible y la reducción de emisión de gases de efecto invernadero (GEI) y ruido. Como parte del proceso de reestructuración de la flota en medio de la reorganización, LATAM ha apuntado a homogeneizar su flota de aviones a objeto de mantener el liderazgo en eficiencia. Es así como durante el 2020, y en medio del proceso de reestructuración de la flota en contexto del proceso de reorganización financiera, se retiraron de la flota los modelos Airbus A350, y luego en 2021 se firmaron compromisos para la adquisición de 2 Boeing 787-9, los cuales actualmente se encuentran con una entrega retrasada por parte del fabricante.

Adicionalmente, como parte del compromiso con la reducción de emisiones y la gestión de nuestra huella de carbono, de 2012 a 2021 el grupo aumentó en 5,3% la eficiencia en la utilización de combustible de aviación a través del programa LATAM Fuel Efficiency Program. Como resultado de este programa, en el año 2021, se logró reducir el consumo de 8,3 millones de galones de combustible con lo cual evitamos la emisión de 79.533 toneladas de gases de efecto invernadero.

Además, el grupo ha seguido enfocado en mejorar los procesos de operación terrestre y aérea y en la optimización y rejuvenecimiento de la flota con la incorporación de nuevos Airbus A320neo. Dichas aeronaves utilizan motores más eficientes, con un consumo y emisiones de dióxido de carbono (CO2) un 15% menor, y 50% menor impacto acústico que la versión anterior, A320, según los datos del fabricante.

En lo que respecta al negocio de carga, el foco de la Compañía ha apuntado a reforzar su flota carguera dedicada, además de optimizar el uso de los *bellies* (bodegas) de los aviones de pasajeros. En consecuencia, a partir de 2021 se implementó un plan de expansión de la flota carguera, el cual considera un aumento de hasta 80% en la capacidad carguera dedicada, pasando de un total de 11 aviones cargueros en 2021 a hasta 21 hacia finales de 2023, mediante la conversión de diez Boeing 767-300ER de pasajeros a aviones cargueros. De esta manera, al 30 de junio de 2022 LATAM ya había recibido tres cargueros convertidos, operando así a la fecha una flota total de 14 aeronaves cargueras Boeing 767-300F. Adicionalmente, la compañía mantenía una aeronave Boeing 767-300F subarrendada con un operador carguero de la región.

La tabla a continuación presenta la flota consolidada de LATAM Airlines Group S.A.

	Al 30 de junio, 2022		
	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Aviones incluídos Activos por derecho de uso bajo NIIF 16	Total
Flota Pasajeros			
Boeing 767-300 ER	14	-	**14**
Boeing 777-300 ER	4	6	**10**
Boeing 787-8	4	6	**10**
Boeing 787-9	2	18	**20**
Airbus A319-100	40	1	**41**
Airbus A320-200	88	40	**128**
Airbus A320- Neo	1	13	**14**
Airbus A321-200	19	30	**49**
TOTAL	172	114	286
Flota Carga			
Boeing 767-300F	13	1	**14**
TOTAL	13	1	14
TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN	185	115	300
Subarriendos			
Boeing 767-300F	1	-	1
TOTAL SUBARRIENDOS	1	-	1
TOTAL FLOTA	186	115	301

Mantenimiento

La compañía cuenta con dos instalaciones principales de Mantenimiento, Reparación y Revisión ("MRO") principales, una en São Carlos (Brasil) y la otra en Santiago (Chile), equipadas y certificadas para dar servicio a nuestra flota de aviones Airbus y Boeing y proporcionar 83% de los servicios de mantenimiento pesado que requiere LATAM. Los servicios que no son realizados internamente son subcontratados a través de la amplia red de asociados MRO de LATAM en todo el mundo. Además, ocasionalmente se realizan ciertos otros servicios de mantenimiento pesado y componentes para otras aerolíneas o fabricantes de equipos originales.

El MRO de São Carlos está preparado para dar servicio a hasta nueve aviones (de fuselaje estrecho y ancho) simultáneamente con un hangar especial para pintura. Está certificado y es auditado por importantes autoridades aeronáuticas como son la FAA, la Agencia Europea de Seguridad Aérea ("AESA"), ANAC Brasil, la DGAC de Chile, la Administración Nacional de Aviación Civil de Argentina ("ANAC Argentina"), la Dirección General de Aviación Civil de Ecuador ("DGCA"), la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de Paraguay ("DINAC"), y Transport Canada ("TC"), entre otras, para Mantenimiento Pesado y Reparación y Revisión de Componentes para la familia de los aviones Airbus A-320 y Boeing 767. El MRO también cuenta con algunas capacidades menores para la reparación y revisión de componentes del Boeing 777 – 787.

En el MRO de Santiago, el Grupo LATAM dispone de dos hangares capaces de atender simultáneamente un avión *wide body* (fuselaje ancho) y dos aviones *narrow body* (fuselaje angosto). Está certificado y es auditado por la FAA, ANAC Brasil, DGAC Chile, ANAC Argentina y DGCA, entre otros, para prestar servicios de Mantenimiento Pesado de los aviones Airbus A320 (A318, A319, A320 y A321) y Boeing B767- B787.

Durante 2021, el MRO de LATAM ejecutó 446 servicios, incluyendo revisiones C (122) y Revisiones Especiales (324) para la flota del Grupo LATAM.

Adicionalmente, LATAM cuenta con instalaciones en los hangares de Santiago, São Paulo (CGH y GRU), Lima, Miami y Bogotá, entre otros. Estas diversas locaciones mejoran la flexibilidad de la Red de Mantenimiento en Línea, ya que permiten la ejecución de tareas que podrían haber sido limitadas por condiciones climáticas adversas y restricciones de las autoridades ambientales. Para cumplir estrictamente con la normativa vigente, todas nuestras operaciones de mantenimiento son supervisadas y auditadas por las autoridades locales y organismos internacionales en toda la Red, como son la Dirección General de Aeronáutica Civil en Chile ("DGAC"), la Agência Nacional de Aviação Civil en Brasil ("ANAC"), la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos

(“FAA”), la Auditoría de Seguridad Operativa (“IOSA”) (por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo o “IATA”) y la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”), entre otras.

Personas

La Sociedad terminó el año 2021 con un número total de 29.114 personas, distribuidas en 4.372 empleados de Administración, 4.541 en Mantenimiento, 9.352 en Operaciones, 6.708 Tripulantes de Cabina, 3.250 Tripulantes de Mando y 891 en Ventas.

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

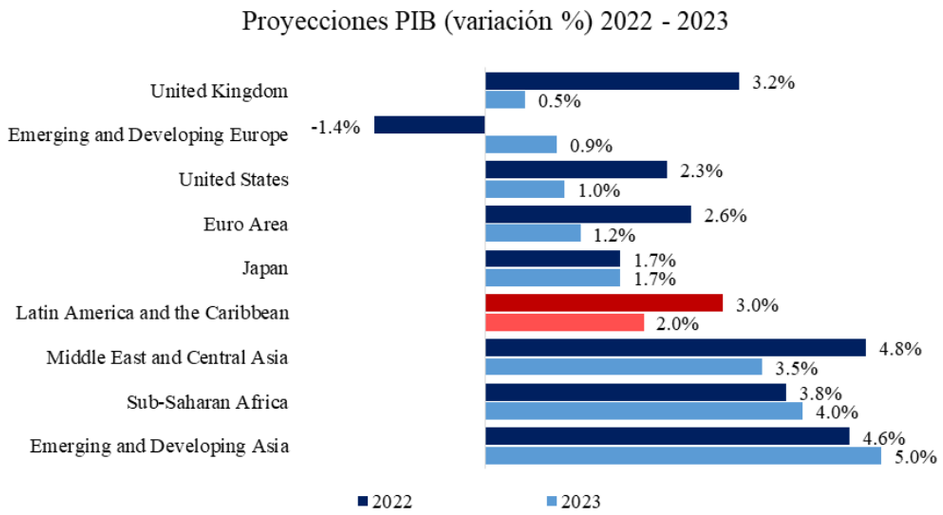
En 2021, LATAM tuvo su mejor Índice de Salud Organizacional (OHI, por sus siglas en inglés) desde 2014, cuando empezó a utilizar esa herramienta. El resultado del año subió dos puntos a 77. El crecimiento acumulado en los últimos cinco años fue de 14 puntos. Además de ubicarse entre los 25% mejores resultados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

3.2 Sectores Industriales o Económicos en que se desarrollan las actividades de la Sociedad:

LATAM Airlines Group participa en el negocio de transporte aéreo de pasajeros y carga, siendo el mayor grupo de aerolíneas en Sudamérica, en términos de operación y cobertura, con una flota de 301 aviones y una red que llega a alrededor de 133 destinos en 20 países para transporte de pasajeros y 141 destinos en 23 países para el transporte de carga al 30 de junio de 2022.

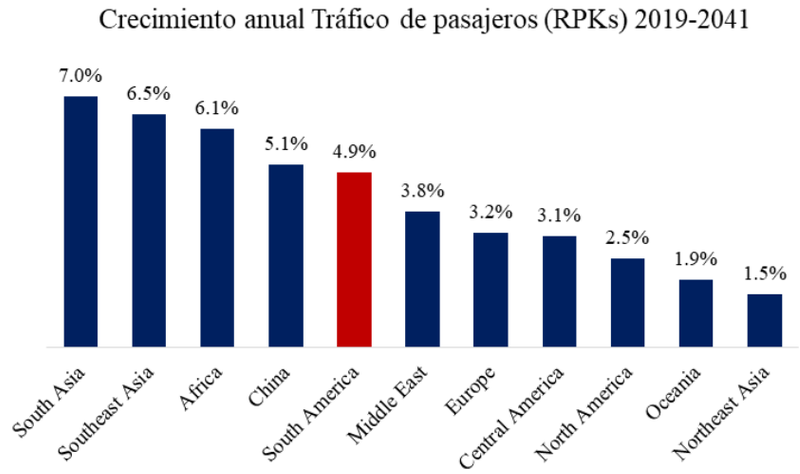
En general, nuestros ingresos del negocio de pasajeros son afectados por las condiciones políticas y económicas internacionales y específicas del país, la actividad competitiva, el atractivo de los destinos que ofrecemos y la capacidad que distribuimos entre nuestras distintas rutas. Nuestras operaciones de carga aérea dependen principalmente de las exportaciones e importaciones a Sudamérica, y por lo tanto se ven afectadas por las condiciones económicas, los tipos de cambio de monedas extranjeras, los cambios en el comercio internacional, la salud de determinadas industrias, la competencia y los precios del combustible.

Las presiones inflacionarias a nivel mundial, principalmente impulsadas por los precios de los alimentos y la energía, los efectos del conflicto en Ucrania, y los persistentes desequilibrios entre la oferta y la demanda, han llevado a una contracción del producto mundial durante el segundo trimestre del 2022. A pesar de lo anterior, las últimas proyecciones del Fondo Monetario Internacional (FMI) de julio de 2022 han sido revisadas al alza para la región de Latinoamérica y el Caribe, estimando un crecimiento económico de 3,0% para el 2022, 0,5 porcentuales con respecto al informe anterior, y de 2,0% para 2023. De acuerdo al IMF, el crecimiento de la región estaría explicado principalmente por una recuperación más robusta en las principales economías tales como Brasil, México, Chile y Colombia, posicionándola como una de las regiones con mayor potencial, superando ampliamente la proyección de crecimiento de las economías desarrolladas.



Fuente: IMF - July 2022 World Economic Outlook (WEO)

A pesar de los desafíos desde el punto de vista macroeconómico y social-político, Sudamérica presenta un potencial de crecimiento muy atractivo para la industria aérea mundial. Según datos del último reporte de perspectivas de mercado (2022 *Commercial Market Outlook*) del fabricante de aviones Boeing, se espera que Sudamérica sea una de las regiones que más aumente su tráfico regional de pasajeros hacia 2041, alcanzando un crecimiento promedio anual de 4,9% entre 2019 y 2041, sólo por detrás del Asia del Sur (7,0%), el Sudeste Asiático (6,5%), África (6,1%) y China (5,1%).



Fuente: The Boeing Company - 2022 Commercial Market Outlook

Dentro de Sudamérica, LATAM Airlines Group es el mayor grupo de aerolíneas, tanto en ingresos, pasajeros transportados, y tamaño de flota. Sus principales competidores en la región son Avianca, Azul, Copa, Equair, Gol, Jetsmart, Sky Airlines y Viva Air.

3.3 Segmentos de negocios de la entidad y de sus subsidiarias:

LATAM Airlines Group clasifica su operación de transporte de pasajeros y carga en cinco unidades de negocio.

I. Operación internacional de pasajeros:
   - Operación Internacional de pasajeros de largo alcance
   - Operación Regional de pasajeros

II. Operación doméstica de pasajeros en el mercado de Brasil

III. Operación doméstica de pasajeros en los países de habla hispana:
- Chile
- Colombia
- Ecuador
- Perú

IV. Operación de Carga
V. Programas de Fidelidad

I. Operación Internacional de Pasajeros

Grupo LATAM es el principal operador de vuelos internacionales dentro de la región, ofreciendo a sus pasajeros la más amplia red de conectividad con un total de 30 destinos internacionales en 18 países, atendidos con una flota compuesta por 54 aviones al cierre del primer semestre de 2022. La operación de pasajeros considera los vuelos regionales dentro de Sudamérica y El Caribe, y los de largo alcance entre este subcontinente y el resto del mundo.

Durante el primer semestre del año 2022, el volumen total de pasajeros transportados por la unidad de negocios internacional del Grupo LATAM se aproximó a los 3,5 millones de personas, con un aumento de 317,6% en relación al mismo período del año anterior.

En este período, la operación internacional de pasajeros se desarrolló en un contexto de fuerte recuperación y factores de ocupación saludables, esto luego de un período desafiante y complejo producto de las restricciones de viaje durante 2020 y 2021, durante el cual el tráfico internacional resultó ser el más afectado. A pesar de las presiones inflacionarias y la devaluación de las monedas en la región durante el primer semestre de 2022, especialmente del peso chileno y el peso colombiano, los fuertes niveles de demanda por los viajes internacionales, especialmente de aquellos de largo alcance, han llevado a una importante recuperación en el segmento internacional durante el 2022. Es así como durante el primer semestre de 2022, el tráfico consolidado de pasajeros transportados por el Grupo LATAM en vuelos internacionales (RPK) aumentó 390,7% en comparación con el mismo período del año anterior, mientras su capacidad medida en ASK se incrementó en 206,9%, dando como resultado un factor de ocupación que se situó en un 82,1%, alcanzando así un aumento de 30,8 puntos porcentuales en relación al primer semestre de 2021.

Operación Internacional de pasajeros de largo alcance

En lo que respecta a sus operaciones a nivel internacional, LATAM Airlines Group se ha mantenido como uno de los principales grupos de aerolíneas en las rutas que opera de largo alcance. Para desarrollar sus operaciones de largo alcance, la Compañía utiliza principalmente aviones Boeing B767 y B787-8/9.

En las rutas a Norteamérica, el Grupo alcanzó una participación de mercado de 16% en junio de 2022 (medido en ASKs), encontrándose en segundo lugar por detrás de American Airlines (18%). Otros competidores relevantes son Copa (15%), Avianca (11%), United Airlines (8%), y Delta (6%).

En las rutas a Europa, Grupo LATAM es el segundo operador del mercado (medido en ASKs), con un 17% de participación en junio de 2022. Air France-KLM (con un 22%) y el Grupo IAG (16%) lideran este segmento, en el cual también se encuentran Tap Portugal (14%), Grupo Lufthansa (7%), Air Europa (7%) y Avianca (9%), entre las principales.

Finalmente, el Grupo LATAM es el principal operador en las operaciones desde Sudamérica a Oceanía/Asia Pacífico con un 77% de participación de mercado (medido en ASK) en junio de 2022.

Por último, el 26 de septiembre de 2019 LATAM anunció un acuerdo estratégico con Delta Air Lines, suscribiendo un *TransAmerican Joint Venture Agreement* (JVA). Hacia el cierre del segundo semestre de 2022, el Departamento de Transporte de los EEUU ("DOT" por sus siglas en inglés) emitió una decisión preliminar para la aprobación del JVA, sujeto a ciertas condiciones limitadas que deben ser atendidas por las partes antes de su aprobación definitiva. Tras la declaración del DOT, el 8 de julio, LATAM y Delta aceptaron las condiciones propuestas por el organismo. El proceso se encuentra actualmente a la espera de la orden final del DOT que apruebe el *Joint Venture*, marcando el último hito del proceso luego de ya haber obtenido la aprobación del resto de las autoridades necesarias en Sudamérica. Con su implementación, el JVA mejorará la conectividad aérea y le entregará a nuestros pasajeros y clientes de carga una experiencia de viaje óptima entre América del Norte y América del Sur.

Operación Regional de pasajeros

En lo que respecta a sus operaciones a nivel regional, LATAM Airlines Group se ha mantenido como el líder en las rutas que opera dentro de Sudamérica, con el 33% de la participación de mercado (medido en ASKs) en junio de 2022. En este mercado sus principales competidores son Avianca (25%), JetSMART (7%), Sky Airline (8%), y Aerolíneas Argentinas (8%), entre los principales.

II. Operación Doméstica de Pasajeros en Brasil

Con más de 200 millones de habitantes, Brasil es el mercado doméstico más grande de Sudamérica, transportando durante el primer semestre de 2022 a 12,6 millones de pasajeros dentro del país, mercado que continúa siendo una oportunidad para LATAM con un alto potencial de crecimiento y niveles de demanda saludables.

Desde el inicio de la pandemia, Brasil ha mostrado un entorno macroeconómico bastante volátil, marcado por las presiones inflacionarias y la volatilidad del real y de las materias primas en las que el país tiene un rol exportador relevante, como el mineral de hierro. A pesar de lo anterior, la demanda en Brasil se ha mantenido en niveles bastante saludables, recuperando así los niveles de capacidad operada en el período pre-pandemia durante el inicio de 2022. En 2022, y a pesar de los incrementos en el precio del combustible a nivel global, la tendencia se ha mantenido, acompañada de niveles de tarifas sanas y un entorno competitivo disciplinado, lo que llevó a una operación de 101,7% en junio de 2022 en términos de capacidad en comparación con el mismo mes de 2019.

Al 30 de junio de 2022, LATAM Airlines Brasil cubre 50 destinos domésticos. Con sobre 12 millones de pasajeros transportados a junio de 2022, y un aumento de 83,7% en comparación al 2021, LATAM Airlines Brasil se ubica como el operador líder en participación de los vuelos domésticos medido en RPKs, con un 34,7% de participación a junio de 2022, seguido por Gol, con el 34,7%, y por Azul, con el 30,6%, sus principales competidores.

III. Operación Doméstica de Pasajeros en países de habla hispana

Las aerolíneas que integran Grupo LATAM tienen adicionalmente operaciones domésticas en cuatro países de habla hispana: Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

Durante el primer semestre de 2022 las operaciones domésticas en los países de habla hispana mostraron sólidos crecimientos, esto en línea con la relajación de las restricciones de viaje en la región. El tráfico de pasajeros se incrementó en un 100% en comparación al 2021, mientras que el factor de ocupación alcanzó un 80,4%, 10,3 puntos porcentuales más que el registrado durante el 2021. La capacidad total de pasajeros medida en ASKs se incrementó un 74,4%.

En marzo de 2020, el Grupo LATAM presentó su clase de cabina superior, *Premium Economy*, en todos los vuelos nacionales e internacionales dentro de América Latina en los que opera la familia de los Airbus A320. Esta clase de cabina ofrece servicios *Premium* tanto en el aeropuerto como durante el vuelo, incluyendo un *check-in* y embarque prioritarios, acceso al salón VIP en los aeropuertos que los tienen, un servicio diferenciado a bordo que incluye snacks y bebidas gratis, un compartimento superior exclusivo para el equipaje de mano y un asiento central bloqueado, lo que permite más espacio y mayor privacidad.

Chile

Con 3,8 millones de pasajeros transportados al interior de Chile durante el primer semestre de 2022, volumen 109% más alto que el mismo período de 2021, LATAM mantiene el liderazgo de la industria con el 59,3% de participación a junio de 2022 (medido en RPKs). En las rutas nacionales la Compañía compite principalmente con SKY Airline y JetSMART, quienes a junio de 2022 alcanzaron una participación de 24, % y 15,9%, respectivamente.

La operación aérea en Chile se ha destacado por mostrar un alto dinamismo en los últimos años, marcado por la entrada y salida de diferentes actores. En medio de un contexto sociopolítico cambiante a partir del estallido social y el proceso constituyente, los niveles de recuperación del tráfico aéreo en Chile han mostrado cierto rezago en comparación a los otros países de la región en los que el grupo opera, aún por debajo de los niveles pre-pandemia de 2019. Hacia junio de 2022, LATAM operó en el mercado doméstico de Chile sobre un 70% de los niveles de capacidad del mismo mes del 2019.

Hacia finales del primer semestre de 2022, la Compañía sirve 16 destinos nacionales (sin considerar Isla de Pascua), cubriendo las principales ciudades de norte a sur. Adicionalmente, durante el segundo semestre de 2022 LATAM reiniciará sus vuelos entre Santiago e Isla de Pascua, ruta que operará inicialmente con 2 frecuencias semanales.

Colombia

Durante la primera mitad de 2022, LATAM Airlines Colombia transportó 4,2 millones de pasajeros en vuelos internos, un 101% más que durante el mismo periodo de 2021, manteniéndose como el segundo mayor operador del país, con una participación de 25,4% a junio de 2022 (medido en ASKs), en un mercado que se caracteriza por ser uno de los más competitivos de América Latina. En las rutas domésticas compite con Avianca (38,6%), Viva Colombia (25,2%), EasyFly (3,2%), y Copa Airlines (2,2%), entre los principales competidores.

Al cierre del primer semestre de 2022, LATAM Airlines Colombia vuela a 16 destinos, ofreciendo una amplia conectividad desde Bogotá y Medellín.

Desde el inicio de sus operaciones en el país en 2012, LATAM Airlines Colombia se ha ido consolidando progresivamente como el segundo operador del mercado doméstico. El mercado doméstico en Colombia ha presentado un alto atractivo en los últimos años, ya que fue uno de los primeros en la región en recuperar los niveles de operación de 2019 después de la irrupción de la pandemia. Lo anterior ha llevado a que actualmente sea uno de los mercados más competitivos y dinámicos de la región. Durante junio de 2022, el grupo operó sobre 140% de los niveles de capacidad de 2019 en Colombia, representando el mayor nivel de recuperación versus el escenario pre-pandemia entre los distintos mercados domésticos en los que opera.

Ecuador

Al 30 de junio de 2022, LATAM Airlines Ecuador opera 8 destinos al interior del país, ofreciendo una conectividad que busca promover el turismo y el desarrollo económico nacional.

Durante el primer semestre de 2022 LATAM Airlines Ecuador movilizó 0,6 millones de pasajeros en rutas internas, un 84% más que 2021, y se mantiene como el segundo operador de vuelos domésticos, con un 42,1% de participación a junio de 2022 (medido en ASKs). Su principal competidor es Avianca, con el 47,3% del mercado doméstico de Ecuador.

LATAM Airlines Ecuador comenzó a operar en el mercado doméstico de este país en 2009, y desde entonces se ha ido consolidando como un operador relevante en las rutas nacionales. A pesar de los efectos adversos producto de la pandemia, el mercado doméstico de Ecuador se ha mantenido como uno de los más sólidos en la región, lo cual se ha visto reflejado en la operación de LATAM, superando los niveles de operación pre-pandemia de 2019 tempranamente durante el cuarto trimestre de 2021. El alto atractivo del mercado ha atraído a nuevos competidores, entre los cuales destaca la entrada de Equair a inicios del año 2022. Durante junio de 2022, LATAM operó en Ecuador sobre un 120% de los niveles de capacidad del mismo mes de 2019.

Perú

Desde el inicio de sus operaciones en Perú en 1999, LATAM Airlines Perú se ha consolidado como el operador líder del mercado doméstico. Al cierre del primer semestre de 2022, LATAM Airlines Perú vuela a 19 destinos en el interior del país, ofreciendo la mejor conectividad de la industria, acumulando 3,6 millones de pasajeros transportados, 98% más que el mismo periodo de 2021, y manteniéndose como la empresa líder en el mercado nacional, alcanzando a junio de 2022 el 67,1% de participación medido en pasajeros transportados. Sus principales competidores son Sky Airline Perú (19,6%), Star Perú (7,5%) y Viva Airlines Perú (2,8%).

A partir de la irrupción de la pandemia de COVID-19, Perú ha sido uno de los países más conservadores en materia de restricciones de viaje y sanitarias en la región, siendo este uno de los factores que retrasaron la recuperación en los niveles de tráfico doméstico. Hacia junio de 2022, las operaciones de LATAM en Perú se situaron cercanas a los niveles pre-pandemia, superando un 85% de la capacidad operada en el mismo mes de 2019.

IV. Operación de Carga

LATAM Cargo S.A. y las filiales cargueras en Colombia y Brasil destacan en América Latina como los principales operadores aéreos de carga. Además, durante el 2021 su aporte a la región se hizo aún más visible en el contexto mundial de pandemia por COVID-19. El Grupo LATAM opera el mayor negocio carguero en Sudamérica, transportando carga en 141 destinos en 23 países al cierre del primer semestre de 2022, en las bodegas de 286 aviones de pasajeros y en 15 aviones cargueros dedicados (incluyendo una aeronave subarrendada a terceros).

La caída en la capacidad de transporte de carga a nivel global a partir de la irrupción de la pandemia, producto de la baja en los vuelos de pasajeros por las restricciones sanitarias, fue más intensa que la baja en la demanda, especialmente en el segmento internacional, lo que llevó a un aumento del factor de ocupación y en las tarifas a nivel de la industria. El grupo ha sabido sacar provecho de estas oportunidades en la industria, alcanzando niveles de utilización históricos en su flota carguera durante el periodo e implementando un plan de expansión de un 80% en la capacidad de su flota dedicada, mediante la conversión de un total de diez Boeing 767-300ER de pasajeros a aviones cargueros entre 2021 y 2023, alcanzando así un total de 21 aviones cargueros hacia el final del período.

Durante el primer semestre de 2022, se transportaron 434 mil toneladas de carga, un incremento del 11,1% frente mismo período de 2021. Los ingresos aumentaron 24,9% en comparación al año anterior y representaron 21,4% del total del grupo durante el semestre. La oferta medida en ATKs aumentó 30,4%, mientras que el tráfico medido en RTKs aumentó en un 13,9%. Como resultado, el factor de ocupación alcanzó un 58,2%, lo cual corresponde a una disminución de 8,4 puntos porcentuales en comparación a 2021 (+2,3 versus 2019) y el *yield* basado en RTKs se incrementó

en 9,6% frente al 2020 (+74,3% versus 2019). Las restricciones de los últimos años han obligado a suspender varias rutas de pasajeros lo que se ha visto reflejado en una reducción de la capacidad del servicio de carga en *belly* (utilizando los aviones de pasajeros).

V. Programas de Fidelidad

Nuestro programa de viajero frecuente, LATAM Pass, es el programa líder de viajero frecuente en Sudamérica medido por el número total de miembros a fines del 2021, con altas tasas de participación y reconocimiento de marca entre nuestros clientes. Los clientes del programa obtienen millas con base en el precio pagado por el pasaje, la clase del pasaje adquirido y la categoría Elite, así como al usar los servicios de nuestros socios externos en el programa. Consideramos que nuestro programa es atractivo para los clientes porque no impone restricciones sobre los vuelos para los que pueden redimir sus puntos ni limitan la cantidad de asientos disponibles en cualquier vuelo dado para los miembros que usen el programa de fidelidad. Los miembros de LATAM Pass también pueden acumular y redimir puntos por vuelos con otras aerolíneas con las que tenemos acuerdos comerciales bilaterales.

Creemos que el programa de viajero frecuente es un activo estratégico para el grupo de líneas aéreas, y una fuente de valor esencial que diferencia a LATAM de otras empresas de transporte. La adquisición de Multiplus y su total integración en la red de LATAM, junto con LATAM Pass, crea lo que LATAM estima ser uno de los mejores programas de viajeros frecuentes y de fidelización del mundo (medido en base al número de sus miembros). La decisión de LATAM Airlines Brasil es consistente con recientes transacciones en la industria, y con la estrategia de los modelos de negocios internos de viajeros frecuentes de las principales líneas aéreas globales.

En 2019, creamos una nueva manera para calificar la calidad de “Elite” en nuestro programa de viajero frecuente con base en el precio pagado por el pasaje, que está alineada con un método más simple para acumular millas, generando simpleza y eficiencia para nuestro programa de viajero frecuente. Los miembros de LATAM Pass pueden acceder a categorías superiores y disfrutar mejores beneficios obteniendo Puntos Calificables en todos sus vuelos. Los Puntos Calificables son distintos de los Puntos LATAM Pass, que los miembros pueden usar para canjear por pasajes y beneficios a bordo. La cantidad de Puntos Calificables que los miembros obtienen depende de los dólares gastados en comprar el pasaje (descontando cargos, impuestos y servicios adicionales) y el multiplicador del destino (nacional o internacional).

Durante 2020 también introdujimos otra regla para acceder a categorías superiores, la “Regla de Segmentos”, en virtud de la cual un pasajero puede calificar para la “Calidad de Elite” acumulando Puntos Calificables (la actual regla, donde se acumulan puntos según la cantidad de dólares gastados en la compra del pasaje), o alcanzando la meta de un número determinado de segmentos volados. La introducción de esta nueva regla hace posible que más clientes califiquen para nuestras categorías, sobre todo aquellos pasajeros nacionales que vuelan muchos segmentos por año que suelen tener tarifas menores.

Además, se lanzó una nueva categoría, Gold Plus, en su mercado enfocada en recuperar la participación de mercado corporativa nacional en Brasil ofreciendo a un tipo específico de clientes una mejor experiencia en el aeropuerto, y también una mejor acumulación de millas. Las mejoras para la categoría Gold incluyen un *check-in* prioritario en algunos vuelos (para la categoría Gold solo en vuelos internacionales) y cambios gratuitos dentro del mismo día para vuelos nacionales dentro de Brasil. En febrero de 2020, también se lanzó esta nueva categoría en todos los países de habla hispana, mejorando la propuesta de valor de todos nuestros pasajeros corporativos nacionales, e introduciendo nuevos beneficios para todos nuestros clientes de alto valor, como la elección de asientos, un *check-in* y embarque preferentes en todos los mercados.

Al 31 de diciembre de 2021, LATAM Pass tenía aproximadamente 39 millones de miembros, lo que representa un aumento de 4% comparado con 2020. Los miembros del programa LATAM

Pass reciben beneficios y acumulan millas por las compras de pasajes según su nivel de categoría Elite, así como al comprar los servicios de otros socios pertenecientes al programa LATAM Pass. Los clientes del programa pueden canjear millas o puntos por pasajes gratuitos, así como por otros productos. Los miembros de LATAM Pass están clasificados en 5 niveles Elite: Gold, Gold Plus, Platinum, Black y Black Signature. Estos distintos grupos determinan qué clientes pueden optar a recibir distintos beneficios, incluyendo primas que permiten obtener millas, *upgrades* gratuitos, acceso a salones VIP y privilegios de embarque y *check-in* preferentes.

Información Adicional

Proveedores

Durante el año 2021, y al igual que en años anteriores, los principales proveedores de LATAM Airlines correspondieron a los fabricantes de aviones, Airbus y Boeing. También constituyen socios relevantes los proveedores de accesorios, piezas de repuesto y componentes para aviones, como por ejemplo: Pratt & Whitney, MTU Maintenance, RollsRoyce, CFM International, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service y Honeywell (motores y unidades auxiliares de energía – APU por sus siglas en inglés); Recaro, Thompson Aero Seating (asientos); Honeywell y Collins (aviónica y APU); Air France/KLM, Lufthansa Technik y Etihad (componentes de mantenimiento, reparaciones y operaciones – MRO); Panasonic, Intelsat y Safran Innovation (entretenimento a bordo); Safran Landing Systems y AAR Corporation (trenes de aterrizaje y frenos); UTC Aerospace y Nordam (soporte de motor).

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

Seguros Aeronáuticos

LATAM cuenta con Seguro de Aviación, Casco y Responsabilidades Legales, que cubre todos los riesgos inherentes a la navegación aérea comercial, como la pérdida o avería de aeronaves, motores y piezas de repuesto y responsabilidad civil frente a terceros (pasajeros, carga, equipaje, aeropuertos, etc.). Desde la asociación de LAN y TAM, el seguro del Grupo LATAM es gestionado en conjunto con Grupo IAG (compuesto por British Airways, Iberia y sus subsidiarias
y, franquiciados). El aumento de los volúmenes negociados se tradujo en mejoras en la cobertura y menores costos operativos.

Seguros Generales

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

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.

3.4 Factores de riesgo:

Deseamos advertir a los inversionistas de los siguientes factores importantes que podrían afectar los resultados actuales de la Sociedad, lo podría ocasionar que los mismos difirieran materialmente de aquellos expresados en cualquier proyección futura hecha por la Sociedad o en representación nuestra. Invertir en la presente emisión de acciones de LATAM entraña ciertos riesgos que no son inherentes a las inversiones en acciones de otras compañías chilenas. Antes de tomar la decisión de invertir, el lector debe considerar cuidadosamente toda la información contenida en el presente documento, incluidos los factores de riesgo.

Riesgos relacionados con nuestra salida de la quiebra

Nuestro plan de reorganización en virtud del Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América se basa en gran medida en supuestos y análisis desarrollados por nosotros. Si estos supuestos y análisis resultan ser incorrectos, la ejecución de nuestro plan puede no ser exitosa.

La ejecución del plan de reorganización y financiamiento de LATAM y sus filiales que se encuentran afectas al procedimiento de reorganización bajo las normas del Capítulo 11, para emerger con éxito de dicho procedimiento (en adelante, el "Plan de Reorganización" o el "Plan"), afecta a nuestra estructura de capital y a la titularidad, la estructura y el funcionamiento de la empresa y refleja suposiciones y análisis basados en nuestra experiencia y percepción de las tendencias históricas, las condiciones actuales y los desarrollos futuros previstos, así como otros factores que consideramos apropiados dadas las circunstancias. El hecho de que los resultados y la evolución futuros reales sean coherentes con nuestras expectativas y suposiciones depende de una serie de factores, entre los que se incluyen: (i) nuestra capacidad para modificar sustancialmente nuestra estructura de capital: (ii) nuestra capacidad para obtener una liquidez adecuada y acceder a fuentes de financiación; (iii) nuestra capacidad para mantener la confianza de los clientes en nuestra viabilidad como empresa en funcionamiento; (iv) nuestra capacidad para retener a los empleados clave; y (v) la solidez y estabilidad general de las condiciones macroeconómicas. A la luz de las numerosas incertidumbres y riesgos derivados de la evolución de la propagación de la Enfermedad por Coronavirus (en adelante, "COVID-19") y de sus nuevas variantes, estos factores y su efecto sobre nosotros son altamente imprevisibles.

Asimismo, el Plan se basa en proyecciones financieras que son necesariamente especulativas, y es posible que uno o más de los supuestos y estimaciones que son la base de estas previsiones financieras no resulten según lo esperado. En nuestro caso, las previsiones pueden ser incluso más especulativas de lo normal debido a las numerosas incertidumbres a las que nos enfrentamos en relación, entre otras cosas, con las condiciones macroeconómicas de los países en los que opera el grupo, la disminución de la demanda de viajes aéreos y las restricciones a los viajes impuestas por los gobiernos como consecuencia de la pandemia del COVID-19, y el tiempo y la forma en que se distribuyen las vacunas del COVID-19 en los países en los que opera el grupo. En consecuencia, nuestra situación financiera y los resultados de las operaciones reales podrían diferir, tal vez sustancialmente, de lo que hemos previsto. En consecuencia, no se puede asegurar que los resultados o desarrollos contemplados por cualquier plan de reorganización que podamos implementar se produzcan o, incluso si se producen, que tengan los efectos previstos sobre nosotros o sobre nuestro negocio u operaciones. Si estos resultados o desarrollos no se producen como se esperaba, podrían afectar sustancial y negativamente a la ejecución exitosa de cualquier plan de reorganización.

La Orden de Confirmación del Plan está sujeta a apelación.

El 18 de junio de 2022, el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York ingresó la orden de confirmación (la "Orden de Confirmación"), que aprobó y confirmó el Plan de Reorganización. Ciertas partes que se opusieron al Plan han apelado la Orden de Confirmación del Plan ante el Tribunal de Distrito de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (el "Tribunal de Distrito"). De las apelaciones presentadas oportunamente, dos

siguen pendientes: una presentada por un grupo ad hoc de Tam Linhas Aereas S.A. (el "Grupo de Reclamantes de TLA") y otra presentada por un grupo ad hoc de acreedores no garantizados (el "Grupo Ad Hoc de Acreedores No Garantizados"), cada una sobre la base de que el Plan no cumple con ciertos estándares de confirmación bajo el Código de Quiebras de los Estados Unidos de América.

A la fecha de este Prospecto, el Grupo Especial de Acreedores No Garantizados no ha solicitado una nueva apelación, aunque su tiempo para hacerlo aún no ha expirado. El Grupo de Reclamantes de TLA ha apelado además ante el Tribunal de Apelaciones de los Estados Unidos para el Segundo Circuito. En una presentación al Segundo Circuito el 9 de septiembre de 2022, en respuesta a la moción de los reclamantes de TLA para acelerar la apelación, declaramos que nos reservábamos el derecho de afirmar que la apelación debe ser desestimada por motivos de controversia equitativa basada en eventos que ya han ocurrido y manifestamos que ya se notificó formalmente por la Compañía al mercado del inicio del período de opción preferente, a través de la publicación el 6 de septiembre de 2022 del aviso establecido por el artículo 10 del Reglamento de Sociedades Anónimas para su inicio el día 13 de septiembre de 2022. La apelación sigue pendiente.

Aunque estamos impugnando estas apelaciones, es posible que en última instancia no prevalezcamos sobre el fondo o que no lleguemos a un acuerdo con las partes que apelan. Tal pérdida en cuanto al fondo o al acuerdo podría dar lugar a cambios materiales en el Plan. En la medida en que esos cambios sean materialmente adversos para los titulares de acciones, las condiciones de salida no se cumplirían a menos que se renunciara y probablemente fuera necesario proponer un nuevo plan o arriesgarse a la conversión de los casos del capítulo 11 al capítulo 7. En el caso de que se revoque la Orden de Confirmación del Plan, es posible que no podamos formular un plan confirmado antes del 1° de diciembre de 2023 (la "Fecha de terminación especial"), teniendo un efecto materialmente negativo sobre los titulares de nuestras acciones.

Nuestra información financiera histórica puede no ser indicativa de nuestros futuros resultados financieros.

Nuestra estructura de capital está siendo alterada significativamente en virtud del Plan. Asimismo, la implementación del Plan podría modificar sustancialmente los importes y las clasificaciones que figuran en nuestros estados financieros históricos consolidados, que no tienen en cuenta ningún ajuste del valor contable de los activos ni de los montos de los pasivos que podrían ser necesarios como consecuencia de la confirmación del Plan de Reorganización.

Es posible que no podamos alcanzar nuestros objetivos declarados y continuar como empresa en funcionamiento.

Una vez implementado nuestro Plan de Reorganización, seguiremos enfrentándonos a una serie de riesgos, incluida una mayor depresión de la demanda de viajes aéreos y condiciones económicas difíciles como resultado de los acontecimientos relacionados con la propagación del COVID-19 o de otro tipo. Por consiguiente, no podemos garantizar que nuestro Plan de Reorganización alcance los objetivos que nos hemos fijado y nos permita aplicar eficazmente nuestra estrategia.

Además, incluso considerando que nuestras deudas se están reduciendo o cancelando efectivamente a través de la implementación de nuestro Plan de Reorganización, es posible que necesitemos obtener fondos adicionales a través de deuda pública o privada o financiamiento de capital u otros medios diversos para financiar el negocio del grupo una vez finalizado el procedimiento del Capítulo 11. Es probable que nuestro acceso al financiamiento adicional en el futuro previsible siga siendo limitado, si es que está disponible. En consecuencia, es posible que los fondos adecuados no estén disponibles cuando se necesiten o que no lo estén en condiciones favorables.

Podemos estar sujetos a deudas que no serán canceladas en virtud de nuestro procedimiento del Capítulo 11, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestra situación financiera y en nuestros resultados de operaciones.

El Código de Quiebras de los Estados Unidos de América establece que la confirmación de un plan de reorganización conforme al Capítulo 11 libera al deudor de prácticamente todas las deudas que surjan antes de la confirmación. Con pocas excepciones, todas las deudas que surgieron antes de la confirmación del Plan de Reorganización: (i) estarían sujetas a negociaciones y/o tratamiento bajo el Plan de Reorganización; y (ii) serían canceladas de acuerdo con lo estipulado en el Código de Quiebras de los Estados Unidos de América y los términos y las condiciones del Plan de Reorganización. Cualquier deuda que no se cancele en última instancia a través de un plan de reorganización según el Capítulo 11 podría hacerse valer contra las entidades reorganizadas y podría tener un efecto adverso en el negocio y la condición financiera y los resultados de las operaciones del grupo con posterioridad a la reorganización.

Riesgos relacionados con nuestra Sociedad

Una pandemia o un brote generalizado de enfermedades contagiosas ha tenido, y puede seguir teniendo, un efecto material adverso en el negocio y los resultados de las operaciones del grupo.

El brote generalizado de una enfermedad contagiosa como la pandemia del COVID-19, o el temor a que se produzca, ha reducido sustancialmente, y puede seguir reduciendo, la demanda y la disponibilidad de los viajes aéreos en todo el mundo y, por lo tanto, está teniendo un efecto material adverso en el negocio y los resultados de las operaciones del grupo.

La pandemia del COVID-19 ha afectado negativamente a las condiciones económicas mundiales, ha interrumpido las cadenas de suministro y ha afectado negativamente a las operaciones de fabricación de aviones y puede reducir la disponibilidad de piezas de repuesto para aviones. La gravedad final de la pandemia del COVID-19 es incierta en este momento y, por lo tanto, no podemos predecir el impacto que puede tener en la disponibilidad de aeronaves o de piezas de repuesto. Sin embargo, el efecto sobre nuestros resultados puede ser importante y adverso si las interrupciones de la cadena de suministro persisten e impiden nuestra capacidad de mantener adecuadamente nuestra flota.

La posibilidad de que se produzca un periodo de reducción significativa de la demanda de viajes ha provocado y probablemente continuará provocando una pérdida significativa de ingresos. Como resultado de estas u otras condiciones más allá de nuestro control, nuestros resultados de operaciones podrían seguir siendo volátiles y estar sujetos a cambios rápidos e inesperados. Asimismo, si la propagación del COVID-19 no disminuyera, nuestras operaciones también podrían verse afectadas negativamente si los empleados son puestos en cuarentena como resultado de la exposición a la enfermedad contagiosa. No podemos predecir completamente el impacto que la pandemia del COVID-19 seguirá teniendo en los viajes aéreos mundiales, en los viajes corporativos y en la medida en que pueda afectar a la demanda de viajes aéreos en las regiones en las que opera el grupo. Las continuas restricciones de viaje impuestas por los gobiernos, el cierre de fronteras o los problemas operativos derivados de la rápida propagación del COVID-19 u otras enfermedades contagiosas, todo lo cual puede ser imprevisible, pueden reducir sustancialmente la demanda de viajes aéreos en partes del mundo en las que tenemos operaciones significativas y podrían tener impactos duraderos sobre la manera en que la gente realiza negocios y en la necesidad o demanda de viajes de negocios. Además, el ritmo de despliegue de la vacuna contra el COVID-19 a nivel mundial puede afectar sustancialmente a nuestras operaciones. Estas medidas y cuestiones han tenido, y podrían seguir teniendo, un efecto material adverso en el negocio y los resultados de las operaciones del grupo.

Es posible que, a pesar de las medidas de mitigación aplicadas, el COVID-19 u otras enfermedades se transmitan a los pasajeros o a los empleados en nuestros aviones o en un aeropuerto, lo que podría tener repercusiones en la reputación y/o en las finanzas.

Las medidas sanitarias y de seguridad que hemos aplicado como grupo pueden no ser suficientes para evitar la propagación o el contagio del COVID-19 u otras enfermedades infecciosas a nuestros pasajeros o empleados en nuestras aeronaves o en los aeropuertos en los que operamos, lo que podría tener repercusiones negativas para la reputación y las finanzas del grupo. Es posible que estas medidas resulten insuficientes y que el COVID-19 u otras enfermedades se transmitan a los pasajeros o empleados en un aeropuerto o en un avión.

Como resultado de la pandemia del COVID-19, la industria de las aerolíneas puede experimentar cambios en el comportamiento de los consumidores, en relación con los viajes corporativos, los viajes de larga distancia y la demanda de viajes.

Existe la posibilidad de que se produzcan cambios en el comportamiento de los consumidores a mediano y largo plazo como consecuencia de la pandemia del COVID-19, lo que podría tener repercusiones financieras negativas para la Compañía. Los viajes corporativos han sido obstaculizados, y en muchos casos, prohibidos por las sociedades debido a los riesgos durante la pandemia. En este momento, no es posible predecir las posibles consecuencias del aumento del uso de la tecnología como sustituto de los viajes y si los viajes corporativos, los viajes de larga distancia y la demanda de viajes podrían volver a los niveles existentes antes de la pandemia del COVID-19 o cuándo. Además, los viajeros pueden ser menos propensos a viajar o ser más conscientes del precio y pueden elegir alternativas de bajo costo como resultado de la pandemia del COVID-19.

Un fracaso en la aplicación de la estrategia del grupo o un fracaso en el ajuste de dicha estrategia a la situación económica actual perjudicaría el negocio del grupo y el valor de mercado de nuestras acciones.

Hemos desarrollado un plan estratégico con el objetivo de convertirnos en una de las aerolíneas más admiradas del mundo y renovar nuestro compromiso con la rentabilidad sostenida y el rendimiento superior para los accionistas. Nuestra estrategia requiere que identifiquemos propuestas de valor que sean atractivas para nuestros clientes, que encontremos eficiencias en nuestras operaciones diarias y que nos transformemos en una compañía más fuerte y resistente al riesgo. Uno de los principios de nuestro plan estratégico es la adopción continua de un nuevo modelo de viaje para los servicios nacionales e internacionales, con el fin de hacer frente a la dinámica cambiante de los clientes y del sector, y para aumentar nuestra competitividad. El nuevo modelo de viaje se basa en una reducción continua de las tarifas aéreas que hace que los viajes en avión sean accesibles a un público más amplio y, en particular, a aquellos que desean volar con más frecuencia. Este modelo requiere un esfuerzo continuado de reducción de costos y un aumento de los ingresos procedentes de las actividades auxiliares. En relación con estos esfuerzos, la Compañía sigue aplicando una serie de iniciativas para reducir el costo por ASKs en todas sus operaciones y desarrollando nuevas iniciativas de ingresos auxiliares.

Las dificultades en la aplicación de nuestra estrategia pueden afectar negativamente al negocio del grupo, a los resultados de las operaciones y al valor de mercado de nuestras acciones ordinarias.

Nuestros resultados financieros están expuestos a las fluctuaciones de las divisas.

Preparamos y presentamos nuestros estados financieros consolidados en dólares estadounidenses. LATAM y sus afiliadas operan en numerosos países y se enfrentan al riesgo de variación de los tipos de cambio de las monedas extranjeras frente al dólar estadounidense o entre las monedas de estos diversos países. Las variaciones en el tipo de cambio entre el dólar estadounidense y las monedas de los países en los que opera el grupo podrían afectar negativamente al negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones. Si el valor del real brasileño, el peso chileno u otras monedas en las que se denominan los ingresos disminuye con respecto al dólar estadounidense, nuestros resultados de operaciones y nuestra situación financiera se verán

afectados. El tipo de cambio del peso chileno, del real brasileño y de otras monedas con respecto al dólar estadounidense puede fluctuar significativamente en el futuro.

Los cambios en las políticas económicas chilenas, brasileñas y de otros gobiernos que afecten a los tipos de cambio también podrían afectar negativamente al negocio, a la situación financiera, a los resultados de las operaciones y a la rentabilidad de nuestros accionistas sobre sus acciones.

El grupo depende de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos países diferentes, y el negocio puede sufrir si alguna de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales se termina.

Mantenemos una serie de alianzas y otras relaciones comerciales en muchas de las jurisdicciones en las que operan LATAM y sus afiliadas. Estas alianzas o relaciones comerciales nos permiten mejorar nuestra red y, en algunos casos, ofrecer a nuestros clientes servicios que no podríamos ofrecer de otro modo. Si alguna de nuestras alianzas estratégicas o relaciones comerciales se deteriora, o se rescinde alguno de estos acuerdos, el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones del grupo podrían verse negativamente afectados.

El negocio y los resultados de las operaciones del grupo podrían verse afectados si no logramos obtener y mantener rutas, accesos aeroportuarios adecuados, franjas horarias y otros permisos de explotación. Además, los problemas técnicos y operativos de la infraestructura aeroportuaria de las ciudades en las que tenemos un foco pueden tener un efecto material adverso para nosotros.

El negocio de LATAM depende de nuestro acceso a rutas y aeropuertos clave. Los acuerdos bilaterales de aviación entre países, las leyes de cielos abiertos y las aprobaciones locales de aviación a menudo implican consideraciones políticas y de otro tipo que están fuera de nuestro control. Las operaciones del grupo podrían verse limitadas por cualquier retraso o imposibilidad de acceder a rutas o aeropuertos clave, incluidas:

- las limitaciones en nuestra capacidad para transportar más pasajeros;
- la imposición de restricciones de capacidad de vuelo;
- la incapacidad de asegurar o mantener los derechos de ruta en los mercados locales o bajo acuerdos bilaterales; o
- la incapacidad de mantener nuestras franjas horarias existentes y de obtener franjas adicionales.

El grupo opera numerosas rutas internacionales sujetas a acuerdos bilaterales, así como vuelos nacionales dentro de Chile, Perú, Brasil, Ecuador y Colombia, sujetos a aprobaciones de rutas locales y acceso a aeropuertos.

No se puede asegurar que los acuerdos bilaterales existentes con los países en los que tienen su sede las empresas del grupo y los permisos de los gobiernos extranjeros sigan en vigencia. La modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de las operaciones. La suspensión de nuestro permiso para operar en determinados aeropuertos, destinos o franjas horarias, o la imposición de otras sanciones también podría tener un efecto material adverso. Un cambio en la administración de las leyes y reglamentos actuales o la adopción de nuevas leyes y reglamentos en cualquiera de los países en los que opera el grupo que restrinjan nuestras rutas, aeropuertos u otros accesos puede tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

Además, nuestras operaciones y estrategia de crecimiento dependen de las instalaciones e infraestructuras de aeropuertos clave, como el Aeropuerto Internacional de Santiago, el Aeropuerto Internacional de Guarulhos y el Aeropuerto de Congonhas en São Paulo, el Aeropuerto Internacional de Brasilia y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima. Los aeropuertos pueden tener dificultades para cumplir sus programas de capex, tras sufrir un importante deterioro financiero derivado de la pandemia del COVID-19. Los retrasos o las cancelaciones de los programas de capex podrían afectar a nuestras operaciones o a nuestra capacidad de crecimiento en el futuro.

El Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago está siendo objeto de una importante ampliación, cuya finalización estaba prevista para 2021, pero que se inauguró en febrero de 2022.

Actualmente existe un litigio entre el operador del aeropuerto y el gobierno, derivado del impacto de la pandemia del COVID-19 y la desaceleración de las operaciones aeroportuarias en los ingresos, lo que supuso una tensión adicional en la liquidez del operador a la luz de las inversiones en curso necesarias para el proyecto de expansión. Para mitigar el impacto de la pérdida financiera, el actual operador solicita una prórroga del periodo de concesión, que vence en 2035. Esta disputa implica un riesgo para las futuras inversiones de opex y capex y otros efectos adversos para las operaciones del aeropuerto.

El Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago inauguró su ampliación a finales de febrero de 2022. Uno de los temas más desafiantes de la nueva terminal es que el proceso de *check-in* considera una reducción del 50% de los mostradores de facturación asistida, lo que obliga a las aerolíneas a implementar modelos de autoservicio, donde el éxito depende de las compañías, pero también está asociado a las restricciones gubernamentales del país de destino Uno de los principales riesgos operativos a los que nos enfrentamos a diario en el aeropuerto internacional Jorge Chávez de Lima es el limitado número de plazas de estacionamiento. Además, la infraestructura interior del aeropuerto limita nuestra capacidad para gestionar las conexiones y lanzar nuevos vuelos debido a la falta de puertas y a los crecientes controles de seguridad e inmigración. El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima se encuentra actualmente en proceso de ampliación, cuya finalización está prevista para 2024. Cualquier retraso o limitación debido a las obras en curso podría afectar negativamente a nuestras operaciones, limitar nuestra capacidad de crecimiento y afectar a nuestra competitividad en el país y en la región.

Los aeropuertos brasileños, como los aeropuertos internacionales de Brasilia y São Paulo (Guarulhos), han limitado el número de franjas horarias de despegue y aterrizaje por día debido a las limitaciones de la infraestructura.

Cualquier condición que impida o retrase nuestro acceso a los aeropuertos o rutas que son vitales para nuestra estrategia, o nuestra capacidad para mantener nuestras franjas horarias existentes y obtener franjas horarias adicionales, podría afectar negativamente a nuestras operaciones.

Uno de los mayores riesgos operativos a los que se enfrenta el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá es la capacidad limitada que tiene durante ciertos periodos de tiempo debido a las condiciones meteorológicas adversas, la operación de vuelos no regulares y la falta de disponibilidad de slots. Por ello, se han implementado medidas para mitigar y regular la operación, como el Programa de Paradas y Retrasos en Tierra (en adelante, "Programa GDP"), que genera retrasos controlados por la torre de control. Otro problema que enfrenta el Aeropuerto Internacional El Dorado son las demoras por parte del Control del Tráfico Aéreo (*Air Traffic Control*) de la torre de control en relación con el Programa GDP. Estos retrasos se producen sobre todo en determinados periodos de tiempo con alto tráfico y están asociados a la operación de vuelos no regulares, vuelos de emergencia, aviones de menor rendimiento, todo lo cual disminuye la capacidad del aeropuerto. Sin embargo, el Aeropuerto El Dorado, su concesionario, Opain S.A., y las autoridades competentes están trabajando en el proyecto ACDM (*Airport Collaborative Decision Making*) que busca optimizar los recursos del aeropuerto, involucrando a todos los

actores de la industria mediante el conocimiento de sus necesidades, para lograr una operación más controlada y con menos retrasos en los horarios.

Una parte importante de nuestros ingresos de carga procede de un número relativamente reducido de tipos de productos y puede verse afectada por acontecimientos que afecten a su producción, comercio o demanda.

La demanda de carga del grupo, especialmente de los exportadores latinoamericanos, se concentra en un pequeño número de categorías de productos, como las exportaciones de pescado, productos del mar y frutas de Chile, espárragos de Perú y flores frescas de Ecuador y Colombia. Los acontecimientos que afecten negativamente a la producción, el comercio o la demanda de estos bienes pueden afectar negativamente al volumen de mercaderías que se transportan y pueden tener un impacto significativo en los resultados de las operaciones. Las futuras medidas de protección comercial por parte de los países a los que prestamos servicios de carga, o contra ellos, pueden tener un impacto en los volúmenes de tráfico de carga y afectar negativamente nuestros resultados financieros. Algunos de los productos de carga son sensibles a los tipos de cambio y, por lo tanto, los volúmenes de tráfico podrían verse afectados por la apreciación o depreciación de las monedas locales.

Nuestras operaciones están sujetas a las fluctuaciones en el suministro y el costo del combustible para aviones, lo que podría afectar negativamente a nuestro negocio.

El aumento de los precios del combustible para aviones podría tener un efecto materialmente adverso en nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de las operaciones. Los costos del combustible para aviones han representado históricamente una cantidad significativa de nuestros gastos de explotación, y representaron el 30% de nuestros costos totales de ventas en 2021. Tanto el costo como la disponibilidad del combustible están sujetos a muchos factores y acontecimientos económicos y políticos que no podemos controlar ni predecir, incluidas las circunstancias políticas y económicas internacionales, como la inestabilidad política en los principales países exportadores de petróleo. Cualquier escasez de suministro de combustible en el futuro (por ejemplo, como resultado de la reducción de la producción por parte de la Organización de Países Exportadores de Petróleo), una interrupción de las importaciones de petróleo, las interrupciones de suministro resultantes de las inclemencias del tiempo o de los desastres naturales, las acciones laborales como la huelga de camiones de 2018 en Brasil, los continuos disturbios en Oriente Medio, el conflicto en Ucrania u otros eventos podrían dar lugar a un aumento de los precios del combustible o a reducciones en los servicios aéreos programados. No podemos asegurar que podamos compensar cualquier aumento en el precio del combustible. Además, una disminución en los precios del combustible puede dar lugar a una reducción de las tarifas por la reducción o eliminación de los recargos por combustible. Hemos celebrado acuerdos de cobertura de combustible, pero no podemos asegurar que dichos acuerdos sean adecuados para protegernos de un aumento de los precios del combustible en un futuro próximo o a largo plazo. Además, aunque estos acuerdos de cobertura están diseñados para limitar el efecto de un aumento en los precios del combustible, nuestros métodos de cobertura también pueden limitar nuestra capacidad para aprovechar cualquier disminución en los precios del combustible, como fue el caso en 2015 y, en menor medida, en 2016.

Dependemos de mantener una alta tasa de utilización de los aviones para aumentar nuestros ingresos y absorber nuestros costos fijos, lo que nos hace especialmente vulnerables a las demoras.

En general, un elemento clave de nuestra estrategia es mantener un alto índice de utilización diaria de los aviones, que mide el número de horas que utilizamos nuestros aviones al día. La alta utilización diaria de los aviones nos permite maximizar la cantidad de ingresos que generamos con nuestros aviones y absorber los costos fijos asociados a nuestra flota, y se consigue, en parte, reduciendo los tiempos de espera en los aeropuertos y desarrollando horarios que nos permiten aumentar la media de horas de vuelo al día. Nuestro índice de utilización de las aeronaves podría

verse afectado negativamente por diversos factores que escapan a nuestro control, como la congestión del tráfico aéreo y de los aeropuertos, las condiciones meteorológicas adversas, el mantenimiento imprevisto y los retrasos por parte de terceros proveedores de servicios relacionados con cuestiones como el abastecimiento de combustible, catering y la asistencia en tierra. Si las aeronaves se retrasan, las demoras resultantes podrían causar una interrupción en nuestro rendimiento operativo y tener un impacto financiero en nuestros resultados.

Como resultado de la pandemia de COVID-19 y la disminución de las operaciones, los tiempos de respuesta entre vuelos han aumentado para permitir la incorporación de numerosos cambios en la operación, como una mayor desinfección de aeronaves y procedimientos ajustados de embarque y desembarque. Este aumento de los tiempos de espera tiene un impacto directo en nuestra tasa de utilización. A medida que LATAM recupere sus operaciones, tanto nacionales como internacionales, se espera que los tiempos de respuesta entre vuelos disminuyan y que aumente la utilización de las aeronaves. Además, como resultado de nuestro procedimiento del Capítulo 11, la mayoría de la flota de LATAM está operando con un plan de pago por uso (o *Power By Hour*), convirtiendo así los costos fijos en costos variables que no se absorben fácilmente a través de una mayor utilización.

LATAM vuela y depende de las aeronaves de Airbus y Boeing, y nuestro negocio podría verse afectado si no recibimos entregas oportunas de aeronaves, si las aeronaves de estas compañías no están disponibles o si el público percibe negativamente nuestras aeronaves.

Al 30 de junio de 2022, LATAM Airlines Group cuenta con una flota total de 232 aviones Airbus y 69 aviones Boeing. Los riesgos relacionados con Airbus y Boeing incluyen:

- nuestra falla o incapacidad para obtener aeronaves, repuestos o servicios de soporte relacionados de Airbus o Boeing de manera oportuna debido a la alta demanda, retraso en la entrega de aeronaves u otros factores;

- la interrupción del servicio de la flota como resultado de requisitos de mantenimiento no programados o imprevistos para estas aeronaves;

- la emisión por parte de las autoridades aeronáuticas chilenas o de otros países de directivas que restringen o prohíben el uso de nuestras aeronaves Airbus o Boeing, o que requieren inspecciones y mantenimiento que consumen mucho tiempo;

- percepción pública adversa de un fabricante como resultado de preocupaciones en materia de seguridad, publicidad negativa u otros problemas, ya sean reales o aparentes, en caso de accidente;

- demoras entre el momento en que nos damos cuenta de la necesidad de un nuevo avión y el tiempo que nos lleva hacer los arreglos para que Airbus y Boeing o un proveedor externo entreguen este avión; o

- el retraso, por cualquier motivo, en la conclusión de proyectos de mejora de cabina que puedan dar lugar a la indisponibilidad de las aeronaves durante un determinado período de tiempo.

La ocurrencia de uno o más de estos factores podría restringir nuestra capacidad de usar aeronaves para generar ganancias, responder a una mayor demanda o podría limitar nuestras operaciones y afectar nuestro negocio de manera adversa. En el contexto de nuestro procedimiento del Capítulo 11, algunos de nuestros acuerdos con proveedores pueden ser rechazados.

Si no podemos incorporar aeronaves arrendadas a la flota a tarifas y términos aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse afectado negativamente.

Una gran parte de la flota de aviones está sujeta a arrendamientos a largo plazo. Los arrendamientos suelen tener una duración de tres a 12 años a partir de la fecha de celebración. Es posible que enfrentemos una mayor competencia o una oferta limitada de aeronaves arrendadas, lo que dificultaría negociar en términos competitivos al vencimiento de los arrendamientos actuales, o arrendar la capacidad adicional requerida para el nivel objetivo de operaciones. Si nos vemos obligados a pagar tarifas de arrendamiento más altas en el futuro para mantener nuestra capacidad y el número de aeronaves en la flota, nuestra rentabilidad podría verse afectada negativamente.

Además, debido a la salida de LATAM del procedimiento del Capítulo 11, necesitaremos la aprobación del Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (en adelante, el "Tribunal de Quiebras") para llevar a cabo ciertas transacciones de arrendamiento, lo que puede retrasar o complicar aún más las negociaciones y, en última instancia, limitar nuestra capacidad para aprovechar las condiciones favorables del mercado.

Nuestro negocio puede verse afectado negativamente si no podemos pagar nuestra deuda o cumplir con nuestros futuros requisitos de financiamiento.

Tenemos un alto grado de deuda y obligaciones de pago en virtud de nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves y de deuda financiera. Requerimos cantidades significativas de financiamiento para cumplir con los requisitos de capital de nuestras aeronaves y es posible que necesitemos financiamiento adicional para cubrir nuestras otras necesidades comerciales. No podemos garantizar que tendremos acceso ni que seremos capaces de conseguir financiación en el futuro en condiciones favorables. Mayores costos de financiamiento podrían afectar nuestra capacidad para expandir o renovar nuestra flota, lo que a su vez podría afectar nuestro negocio de manera adversa.

Además, una parte sustancial de nuestros bienes y equipos está sujeta a gravámenes en garantía de nuestra deuda, incluido nuestro financiamiento del *debtor-in-possession*. En el caso de que no efectuemos los pagos de nuestro financiamiento de *debtor-in possession* u otra deuda garantizada, la ejecución de gravámenes por parte de los acreedores podría limitar o terminar nuestra capacidad de utilizar los bienes y los equipos afectados para satisfacer nuestras necesidades operativas y, por lo tanto, generar ingresos.

Además, las condiciones externas en los mercados financieros y crediticios pueden limitar la disponibilidad de financiamiento o aumentar sus costos, lo que podría afectar negativamente nuestra rentabilidad, nuestra posición competitiva y dar como resultado menores márgenes de interés neto, ganancias y flujos de efectivo, así como menores rendimientos en el patrimonio de los accionistas y el capital invertido. Los factores que pueden afectar la disponibilidad de financiamiento o causar un aumento en nuestros costos de financiamiento incluyen crisis macroeconómicas globales, reducciones en nuestra calificación crediticia o en la de nuestras emisiones y otras alteraciones potenciales del mercado.

Tenemos una exposición significativa a la tasa LIBOR y a otras tasas de interés flotantes; los aumentos en las tasas de interés aumentarán nuestro costo de financiamiento y pueden tener efectos adversos en nuestra situación financiera y resultados de las operaciones.

Estamos expuestos al riesgo de variaciones en las tasas de interés, principalmente en relación con la *Tasa de Oferta Interbancaria de Londres* (en adelante, "LIBOR" – por sus siglas en inglés) en dólares estadounidenses. Muchos de nuestros arrendamientos financieros están denominados en dólares estadounidenses y devengan intereses a una tasa variable. Actualmente, un 63% de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés. La mayor parte de dicha deuda está indexada a tasa de referencia en base a LIBOR. La volatilidad en la tasa LIBOR u otras tasas de referencia podría aumentar nuestros pagos periódicos de intereses y arrendamiento y tener un efecto adverso en nuestros costos financieros totales. Es posible que no podamos ajustar adecuadamente nuestros precios para compensar cualquier aumento en los costos de financiamiento, lo que tendría un efecto adverso en nuestros resultados de las operaciones

El 27 de julio de 2017, el jefe de la *United Kingdom Financial Conduct Authority* (en adelante, "FCA" – por su sigla en inglés) (Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido, quien es la autoridad que regula la tasa LIBOR) anunció que tiene la intención de dejar de obligar a los bancos a presentar tasas para el cálculo de la tasa LIBOR después de 2021. El 5 de marzo de 2021, la FCA anunció en un comunicado público que la tasa LIBOR para ciertos plazos dejaría de publicarse el 30 de junio de 2023. La *Federal Reserve Board* (Junta de la Reserva Federal) y el *Federal Reserve Bank of New York* (Banco de la Reserva Federal de Nueva York) convocaron al Comité de Tasas de Referencia Alternativas (*Alternative Reference Rates Committee* – ARRC, por sus siglas en inglés), un grupo de participantes del mercado privado, para ayudar a garantizar una transición exitosa de la tasa LIBOR en dólares estadounidenses a una tasa de referencia más firme. Su alternativa recomendada, la *Secured Overnight Financing Rate* (Tasa de Financiamiento Garantizada a 24 horas) (en adelante, "SOFR" – por sus siglas en inglés). Si bien la adopción de SOFR es voluntaria, la interrupción inminente de la LIBOR hace que sea esencial que los participantes del mercado consideren pasar a tasas alternativas como la SOFR y que tengan un lenguaje alternativo apropiado en los contratos existentes que hagan referencia a la LIBOR. En este sentido, nuestros contratos de derivados y de deuda pueden verse afectados por el cambio en la tasa correspondiente. Debido a que la publicación de la LIBOR cesará en junio de 2023, hemos comenzado a migrar a la adopción de la SOFR como tasa alternativa, lo que se materializará con el cese de la LIBOR. El impacto de tal transición para sustituir la LIBOR podría ser significativo para nosotros debido a nuestro endeudamiento sustancial.

Los aumentos en los costos de seguros y/o las reducciones significativas en la cobertura podrían afectar nuestra situación financiera y los resultados de las operaciones.

Los eventos significativos que afectan a la industria de seguros de la aviación (como, por ejemplo, los ataques terroristas, los accidentes aéreos y las epidemias de salud y las restricciones de viaje generalizadas impuestas por el gobierno relacionadas) pueden ocasionar aumentos significativos de las primas de seguros de las aerolíneas y/o disminuciones relevantes de la cobertura de seguros. Mayores aumentos en los costos de seguro y/o reducciones en la cobertura de seguro disponible podrían tener un impacto significativo en nuestros resultados financieros, cambiar la estrategia de seguro y también aumentar el riesgo de pérdidas no cubiertas.

Los problemas con los sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

Las operaciones, incluida la capacidad de brindar servicio al cliente, dependen de la operación efectiva del equipo, incluidas las aeronaves, los sistemas de mantenimiento y los sistemas de reserva. Las operaciones también dependen de la operación efectiva de los sistemas de control de tráfico aéreo nacionales e internacionales y de la infraestructura de control de tráfico aéreo por parte de las autoridades correspondientes en los mercados en los que opera el grupo. Las fallas en los equipos, la escasez de personal, los problemas de control del tráfico aéreo y otros factores que podrían interrumpir las operaciones podrían afectar negativamente nuestros resultados financieros y nuestra reputación.

Dependemos de un número limitado de proveedores para determinadas aeronaves y piezas de motor.

Dependemos de un número limitado de proveedores de aeronaves, motores de aeronaves y muchas piezas de aeronaves y motores. Como resultado, somos vulnerables a problemas asociados con el suministro de dichas aeronaves, piezas y motores, incluidos los defectos de diseño, problemas mecánicos, cumplimiento contractual por parte de los proveedores o percepción adversa por parte del público que daría lugar a necesidades de mantenimiento no programadas, en evasión de clientes o en acciones de las autoridades de aviación que resulten en la incapacidad de operar nuestra aeronave. Durante el año 2021, los principales proveedores de LATAM Airline Group fueron los fabricantes de aeronaves Airbus y Boeing.

Además de Airbus y Boeing, LATAM Airlines tiene una serie de otros proveedores, principalmente relacionados con accesorios, repuestos y componentes para aeronaves, incluidos Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, General Electric, Pratt & Whitney Canada, CMF International y Honeywell, entre otros.

En el contexto de nuestro procedimiento del Capítulo 11, algunos de nuestros acuerdos con proveedores pueden ser rechazados.

Nuestro negocio depende en gran medida de proveedores de servicios externos. El hecho de que estas partes no se desempeñen como se espera, las interrupciones en nuestras relaciones con estos proveedores o en la prestación de sus servicios, podrían tener un efecto adverso en nuestra posición financiera y resultados de operaciones.

Hemos contratado a una cantidad significativa de proveedores de servicios externos para realizar una gran cantidad de funciones que son parte integral de nuestro negocio, incluidas las operaciones regionales, la operación de centros de llamadas de servicio al cliente, la distribución y venta de inventario de asientos de aerolíneas, la provisión de infraestructura tecnológica y servicios, el desempeño de procesos comerciales, incluidas las compras y la administración de efectivo, provisión de mantenimiento y reparaciones de aeronaves, *catering*, servicios terrestres y provisión de diversos servicios públicos y el desempeño de operaciones de abastecimiento de combustible para aeronaves, entre otras funciones y servicios esenciales. No controlamos directamente a estos proveedores de servicios externos, aunque celebramos acuerdos con muchos de ellos que definen el rendimiento esperado del servicio. Sin embargo, cualquiera de estos proveedores de servicios de terceros puede incumplir sustancialmente sus compromisos de prestación del servicio, puede sufrir interrupciones en sus sistemas que podrían afectar sus servicios, o pueden rescindirse los acuerdos con dichos proveedores. Por ejemplo, las reservas de vuelos realizadas por clientes y/o agencias de viajes a través de GDS (Sistemas de Distribución Global) de terceros pueden verse afectadas negativamente por interrupciones en nuestras relaciones comerciales con los operadores de GDS o por problemas en las operaciones de GDS. Dichas interrupciones, incluida la falta de acuerdo sobre los términos aceptables del contrato cuando los contratos vencen o están sujetos a renegociación, pueden causar que la información de vuelo de las aerolíneas sea limitada o no esté disponible para su visualización, aumente significativamente las tarifas tanto para nosotros como para los usuarios de GDS y perjudique nuestras relaciones con los clientes y las agencias de viajes. El incumplimiento de cualquiera de nuestros proveedores de servicios externos para cumplir adecuadamente con sus obligaciones de servicio, u otras interrupciones de los servicios, pueden reducir nuestros ingresos y aumentar nuestros gastos o impedirnos operar nuestros vuelos y brindar otros servicios a nuestros clientes. Además, nuestro negocio, desempeño financiero y reputación podrían verse seriamente perjudicados si nuestros clientes creen que nuestros servicios no son confiables o no son satisfactorios. En el contexto de nuestro procedimiento del Capítulo 11, algunos de nuestros acuerdos con proveedores y contratistas externos pueden ser rechazados.

Las interrupciones o las brechas 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 responsabilidades, lo que posiblemente ocasione que nuestro negocio y nuestra reputación se vean afectados.

Un error tecnológico interno grave, una falla o un incidente de seguridad cibernética que afecte los sistemas alojados internamente en nuestros centros de datos, externamente en ubicaciones de terceros o proveedores de la nube, o una interrupción a gran escala en la infraestructura tecnológica de la que dependemos, como la energía, las telecomunicaciones o Internet, puede interrumpir nuestra red de tecnología con un impacto potencial en nuestras operaciones. Nuestros sistemas tecnológicos y los datos relacionados también pueden ser vulnerables a una variedad de fuentes de interrupción, incluidos los desastres naturales, ataques terroristas, fallas en las telecomunicaciones, virus informáticos, ataques cibernéticos, brechas de seguridad en la cadena de suministro (proveedores) y otros problemas de seguridad. Estos sistemas incluyen nuestro sistema

computarizado de reservas de aerolíneas, el sistema de operaciones de vuelo, los sistemas de telecomunicaciones, el sitio web, el cliente, las aplicaciones de autoservicio ("aplicaciones"), los sistemas de mantenimiento, los mostradores de *check-in*, los sistemas de entretenimiento a bordo y los centros de datos.

Además, como parte de nuestras operaciones comerciales ordinarias, recopilamos y almacenamos datos confidenciales, incluida información personal de nuestros clientes y empleados e información de nuestros socios comerciales. El funcionamiento seguro de las redes y sistemas en los que se almacena, procesa y mantiene este tipo de información es fundamental para nuestra estrategia y operaciones comerciales. Las partes no autorizadas pueden intentar obtener acceso a nuestros sistemas o información a través de incidentes de fraude, engaño o seguridad cibernética. El hardware o software que desarrollamos o adquirimos puede contener defectos que podrían comprometer inesperadamente la seguridad de la información. El compromiso de nuestros sistemas tecnológicos que resulte en la pérdida, divulgación, apropiación indebida o acceso a la información de los clientes, empleados o socios comerciales podría dar lugar a reclamos o procedimientos legales, responsabilidad o sanciones reglamentarias en virtud de las leyes que protegen la privacidad de la información personal, la interrupción de nuestras operaciones y dañar nuestra reputación, cualquiera de los cuales podría afectar adversamente nuestro negocio.

Los rápidos avances tecnológicos y la digitalización podrían generar riesgos en la implementación y regulación.

A nivel mundial se han producido grandes avances en los procesos de digitalización e innovación tecnológica, algunos de ellos como consecuencia de la pandemia del COVID-19. Estas nuevas tecnologías podrían generar nuevos riesgos en su implementación que podrían impactarnos directa o indirectamente. Como ejemplo, la implementación del 5G en Estados Unidos de América tuvo un impacto temporario en las operaciones de ciertos aeropuertos y generó una revisión por parte de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América sobre los requisitos específicos para su implementación. Todos los procesos de digitalización e innovación tecnológica pueden estar expuestos a este riesgo.

De igual manera, la transformación tecnológica en rápido aumento puede avanzar con mayor rapidez que la capacidad de revisión y control de las autoridades y el conocimiento sobre los efectos de sus posibles impactos, los cuales podrían afectarnos directa o indirectamente en formas que no podemos prever.

Los aumentos en nuestros costos laborales, que constituyen una parte sustancial de nuestros gastos operativos totales, podrían afectar directamente nuestras ganancias.

Los costos laborales constituyen un porcentaje significativo de nuestro costo total de ventas (15,4% en 2021) y en ocasiones en nuestro historial operativo hemos experimentado presiones para aumentar los salarios y beneficios de nuestros empleados. Un aumento significativo en nuestros costos laborales podría resultar en una reducción sustancial de nuestras ganancias.

La acción colectiva de los empleados podría ocasionar interrupciones operativas y un impacto adverso en nuestro negocio.

Ciertos grupos de empleados, tales como pilotos, asistentes de vuelo, mecánicos y nuestro personal del aeropuerto tienen habilidades altamente especializadas. Como consecuencia de ello, las acciones de estos grupos, tales como las huelgas o los paros, podrían interrumpir gravemente las operaciones y tener un impacto adverso en nuestro desempeño operativo y financiero, así como en nuestra imagen.

Una huelga, interrupción o paro laboral o cualquier disputa prolongada con los empleados que están representados por cualquiera de estos sindicatos podría tener un impacto adverso en las operaciones. Estos riesgos generalmente se exacerban durante los períodos de renegociación con

los sindicatos, que generalmente ocurren cada dos o cuatro años, según la jurisdicción y el sindicato. Cualquier acuerdo de negociación colectiva renegociado podría presentar aumentos salariales significativos y un consiguiente incremento en nuestros gastos operativos. Si no logramos llegar a un acuerdo durante las negociaciones con los sindicatos, es posible que debamos iniciar procedimientos de arbitraje, utilizar recursos financieros y administrativos y, potencialmente, aceptar términos menos favorables para nosotros que nuestros acuerdos existentes. Los empleados que actualmente no son miembros de sindicatos también pueden formar nuevos sindicatos que pueden solicitar mayores aumentos salariales o beneficios adicionales.

Nuestro negocio puede experimentar consecuencias adversas si no podemos suscribir convenios de negociación colectiva satisfactorios con los empleados sindicalizados.

Al 31 de diciembre de 2021, aproximadamente el 44% de los empleados del grupo, incluido el personal administrativo, los tripulantes de cabina, auxiliares de vuelo, pilotos y técnicos de mantenimiento, están afiliados a sindicatos y tienen contratos y convenios colectivos que vencen periódicamente. El negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones podrían verse materialmente afectados negativamente por no llegar a un acuerdo con cualquier sindicato que represente a dichos empleados o por un acuerdo con un sindicato que contiene términos que no están en línea con las expectativas o que impiden que el grupo compita de manera efectiva con otras aerolíneas.

LATAM puede tener dificultades para encontrar, capacitar y retener empleados.

El negocio requiere una significativa mano de obra. El grupo emplea a un gran número de pilotos, asistentes de vuelo, técnicos de mantenimiento y otro personal operativo y administrativo. La industria aérea ha experimentado, de tanto en tanto, una escasez de personal calificado, especialmente pilotos y técnicos de mantenimiento, que se ha intensificado un poco durante la fase de recuperación del tráfico aéreo tras el pico de la pandemia. Tal escasez de personal calificado se exacerba aún más como resultado de nuestro procedimiento del Capítulo 11 y se extiende al personal que de tierra. Además, como es común con la mayoría de nuestros competidores, el grupo puede, de tanto en tanto, sufrir una rotación considerable de nuestros empleados. Si la rotación de los empleados, en particular de pilotos y técnicos de mantenimiento, aumentara considerablemente, nuestros costos de capacitación serían significativamente más altos. LATAM no puede asegurar que podrá contratar, capacitar y retener a los gerentes, pilotos, técnicos y otros empleados calificados que se necesitan para continuar con las operaciones actuales o reemplazar a los empleados que dejan la empresa. Un aumento en la rotación o la imposibilidad de contratar, capacitar y retener empleados calificados a un costo razonable podría afectar negativamente el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones. Como resultado del procedimiento del Capítulo 11, el grupo puede experimentar mayores niveles de deserción de 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, lo que afectaría negativamente al grupo.

Riesgos relacionados con la industria aeronáutica y los países en los que opera el grupo.

Nuestro desempeño depende en gran medida de las condiciones económicas de los países en los que opera el grupo. Las condiciones económicas negativas en esos países podrían tener un impacto adverso en el negocio y los resultados de las operaciones del grupo y ocasionar una disminución en el precio de mercado de nuestras acciones.

La demanda de pasajeros y carga es fuertemente cíclica y depende en gran medida del crecimiento económico global y local, las expectativas económicas y las variaciones del tipo de cambio, entre otras cosas. En el pasado, nuestro negocio se ha visto afectado negativamente por las condiciones de recesión económica global, el débil crecimiento económico en Chile, las recesiones en Brasil y la Argentina, y el pobre desempeño económico en ciertos países de mercados emergentes en los que opera el grupo. La ocurrencia de eventos similares en el futuro podría afectar nuestro negocio

de manera adversa. El grupo planea continuar expandiendo sus operaciones en América Latina, 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 negativamente el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones en los países en los que opera el grupo:

- cambios en las políticas económicas u otras políticas gubernamentales;

- cambios en las prácticas regulatorias, legales o administrativas;

- desempeño económico débil, que incluye, entre otros, una desaceleración de la economía brasileña, inestabilidad política, bajo crecimiento económico, bajas tasas de consumo y/o inversión y aumento de las tasas de inflación; o

- otros acontecimientos políticos o económicos sobre los que no tenemos control.

No se puede garantizar que las reducciones de capacidad u otras medidas que el *grupo* pueda adoptar en respuesta a una demanda debilitada serán adecuados para compensar cualquier reducción futura en la demanda de carga y/o viajes aéreos en los mercados en los que opera el grupo. Una demanda débil y sostenida puede tener un impacto adverso en nuestros ingresos, resultados de las operaciones o la situación financiera.

Un entorno económico adverso, ya sea global, regional o en un país en particular, podría resultar en una reducción en el tráfico de pasajeros, así como una reducción en el negocio de carga, y también podría afectar la capacidad de establecer tarifas, lo que a su vez afectaría material y negativamente 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 negativamente nuestro margen y posición competitiva. Además, no se puede asegurar que en el futuro tendremos acceso a las instalaciones adecuadas y los derechos de aterrizaje necesarios para lograr nuestros planes de expansión.

El grupo debe pagar tasas a los operadores aeroportuarios por el uso de sus instalaciones. Cualquier aumento sustancial en las tarifas aeroportuarias, incluso en el Aeropuerto Internacional Guarulhos en São Paulo, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima o el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez en Santiago, podría tener un impacto adverso significativo en nuestros resultados de operación. Los impuestos a los pasajeros y las tasas aeroportuarias han aumentado sustancialmente en los últimos años. No podemos asegurar que los aeropuertos en los que el grupo opera no aumentarán ni mantendrán altos impuestos a los pasajeros y cargos por servicios en el futuro. Cualquier aumento de este tipo podría tener un efecto adverso en nuestra situación financiera y resultados de las operaciones.

Ciertos aeropuertos a los que prestamos servicios (o a los que planeamos prestar servicios en el futuro) están sujetos a limitaciones de capacidad e imponen varias restricciones, incluidas restricciones de turnos de despegue y aterrizaje durante ciertos períodos del día y límites en los niveles de ruido de las aeronaves. No podemos estar seguros de que el grupo pueda obtener un número suficiente de franjas horarias, puertas y otras instalaciones en los aeropuertos para expandir los servicios en línea con nuestra estrategia de crecimiento. También es posible que los aeropuertos que actualmente no están sujetos a limitaciones de capacidad puedan estarlo en el futuro. Además, una línea aérea debe utilizar sus franjas horarias de manera regular y oportuna o correr el riesgo de que esas franjas horarias se reasignen a otras. Cuando los turnos u otros recursos aeroportuarios no estén disponibles o su disponibilidad esté restringida de alguna manera, es posible que el grupo tenga que modificar horarios, cambiar rutas o reducir la utilización de aeronaves. También es posible que las autoridades de aviación de los países en los que opera el grupo cambien las reglas para la asignación de turnos de despegue y aterrizaje, como fue el caso del aeropuerto de São Paulo

(Congonhas) en 2019 donde los turnos anteriormente operados por 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 existen tales restricciones no implementen restricciones en el futuro o que, donde existan tales restricciones, estas últimas no se tornen más onerosas. Dichas restricciones pueden limitar nuestra capacidad para continuar brindando o aumentar los servicios en dichos aeropuertos.

El negocio está altamente regulado y los cambios en el entorno regulatorio en los diferentes países pueden afectar negativamente nuestro negocio y los resultados de las operaciones.

Nuestro negocio está altamente regulado y depende sustancialmente del entorno regulatorio en los países en los que el grupo opera o pretende operar. Por ejemplo, los controles de precios en las tarifas pueden limitar nuestra capacidad para aplicar de manera efectiva técnicas de maximización de ganancias de segmentación de clientes ("gestión de ingresos de pasajeros") y ajustar los precios para reflejar las presiones de costos.

Los altos niveles de regulación gubernamental pueden limitar el alcance de nuestras operaciones y nuestros planes de crecimiento. La posible falla de las autoridades de aviación en mantener las autorizaciones gubernamentales requeridas, o nuestra falla en cumplir con las normativas aplicables, puede afectar negativamente nuestro negocio y los resultados de las operaciones.

Nuestro negocio, situación financiera, resultados de las operaciones y el precio de las acciones pueden verse afectados negativamente por cambios en las políticas o normativas a nivel federal, estatal o municipal en los países en los que opera el grupo, que involucren o afecten factores tales como:

- tasas de interés;
- fluctuaciones monetarias;
- políticas monetarias;
- inflación;
- liquidez de los mercados de capital y préstamos;
- políticas tributarias y de seguridad social;
- reglamentos laborales;
- escasez y racionamiento de energía y agua; y
- otros acontecimientos políticos, sociales y económicos en o que afecten a Brasil, Chile, Perú y los Estados Unidos de América, entre otros.

Por ejemplo, el gobierno federal brasileño ha intervenido con frecuencia en la economía nacional y ha realizado cambios drásticos en las políticas y normativas para controlar la inflación y afectar otras políticas y normativas. Esto ha requerido que el gobierno federal aumente las tasas de interés, cambie los impuestos y las políticas de seguridad social, implemente controles de precios, cambios de moneda y controles de remesas, devaluaciones, controles de capital y límites a las importaciones.

La incertidumbre sobre si el gobierno federal brasileño implementará cambios en las políticas o normativas que afecten estos u otros factores puede contribuir a la incertidumbre económica en Brasil y a una mayor volatilidad en los mercados de valores brasileños y valores emitidos en el

extranjero por sociedades brasileñas. Estos y otros desarrollos en la economía brasileña y las políticas gubernamentales pueden afectarnos de manera adversa tanto a nosotros como a nuestro negocio y los resultados de las operaciones y pueden afectar de manera adversa el precio de cotización de nuestras acciones.

También estamos sujetos a acuerdos de transporte aéreo bilaterales internacionales que prevén el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre los países donde opera el grupo, y debemos obtener el permiso de los gobiernos extranjeros correspondientes para prestar servicios a destinos extranjeros. No puede haber garantía de que tales acuerdos bilaterales existentes continúen, o que podamos obtener más derechos de ruta bajo esos acuerdos para acomodar nuestros planes de expansión futuros. Ciertos acuerdos bilaterales también incluyen disposiciones que requieren una titularidad sustancial o un control efectivo. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de las operaciones. La suspensión de nuestros permisos para operar a ciertos aeropuertos o destinos, la incapacidad de 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 en nuestro negocio. No podemos estar seguros de que un cambio en la titularidad o el control efectivo o en la administración de las leyes y normativas vigentes por parte de un gobierno extranjero, o la adopción de nuevas leyes y normativas, no tendrá un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de las operaciones. Las pérdidas y responsabilidades en caso de un accidente que involucre a uno o más de nuestros aviones podría afectar materialmente nuestro negocio.

Estamos expuestos a posibles pérdidas catastróficas en caso de accidente aéreo, incidente terrorista o cualquier otro evento similar. No puede garantizarse que, como resultado de un accidente de aviación o un incidente significativo:

- no necesitaremos aumentar nuestra cobertura de seguro;
- nuestras primas de seguro no aumentarán significativamente;
- nuestra cobertura de seguro cubrirá por completo todas nuestras responsabilidades; o
- no nos veremos obligados a soportar pérdidas sustanciales.

Reclamos sustanciales resultantes de un accidente o incidente significativo que excedan nuestra cobertura de seguro relacionada podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. Además, cualquier accidente de aeronave, incluso si está completamente asegurada, podría causar la percepción pública negativa de que nuestras operaciones o aeronaves son menos seguras o confiables que las operadas por otras aerolíneas u otros operadores de vuelo, lo que podría tener un efecto significativo adverso en nuestro negocio, situación financiera y los resultados de las operaciones.

Las primas de seguro también pueden aumentar debido a un accidente o incidente que afecte a uno de nuestros socios de la alianza u a otras aerolíneas, o debido a la percepción de un mayor riesgo en la industria relacionado con preocupaciones sobre guerras o ataques terroristas, la industria en general o la seguridad de la industria en general.

Los altos niveles de competencia en la industria aérea, como la presencia de compañías de bajo costo en los mercados en los que opera el grupo, pueden afectar negativamente el nivel de las operaciones.

Nuestro negocio, situación financiera y los resultados de las operaciones podrían verse afectados negativamente por los altos niveles de competencia dentro de la industria, particularmente el ingreso de nuevos competidores a los mercados en los que opera el grupo. Las aerolíneas compiten principalmente por los niveles de tarifas, la frecuencia y la confiabilidad del servicio, el

reconocimiento de la marca, las comodidades para los pasajeros (como los programas de viajero frecuente) y la disponibilidad y conveniencia de otros servicios de pasajeros o de carga. Las aerolíneas nuevas y existentes (y las compañías que brindan transporte terrestre de carga o pasajeros) podrían ingresar a nuestros mercados y competir con nosotros en cualquiera de estas bases, incluso ofreciendo precios más bajos, servicios más atractivos o aumentando sus ofertas de rutas en un esfuerzo por ganar una mayor participación de mercado.

Los transportistas *low-cost* tienen un impacto importante en los ingresos de la industria debido a sus bajos costos unitarios. Los costos más bajos permiten a las aerolíneas *low*-cost ofrecer tarifas económicas que, a su vez, permiten a los clientes sensibles a los precios volar o cambiar de aerolíneas grandes a aerolíneas *low*-cost. En los últimos años hemos visto un mayor interés en el desarrollo del modelo *low-cost* en toda América Latina. Por ejemplo, en el mercado chileno, Sky Airline, nuestro principal competidor, ha estado migrando a un modelo *low-cost* desde 2015, mientras que JetSmart, una nueva aerolínea *low-cost*, inició operaciones en julio de 2017. En el mercado doméstico peruano, VivaAir Perú, una nueva aerolínea *low-cost*, inició operaciones en mayo de 2017, y en abril de 2019, inició operaciones otra aerolínea *low-cost*, Sky Airline Perú. En Colombia, el competidor *low-cost* VivaColombia ha estado operando en el mercado interno desde mayo de 2012. Varias aerolíneas *low-cost* han anunciado estrategias de crecimiento que incluyen compromisos para adquirir un número significativo de aviones para entregar en los próximos años. El ingreso de transportistas *low-cost* en los mercados locales en los que competimos, incluidos los descritos anteriormente, podría tener un efecto material adverso en nuestras operaciones y desempeño financiero. Además, algunos de nuestros competidores también han presentado peticiones voluntarias bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América. La capacidad de los competidores para ajustar significativamente su estructura de costos y volverse más competitivos, como resultado de un proceso de reorganización como consecuencia de la quiebra u otra reestructuración financiera, también puede afectar negativamente nuestra capacidad para competir.
Los planes de crecimiento estratégico internacional dependen, en parte, de la recepción de las aprobaciones reglamentarias de los países en los que planeamos expandir nuestras operaciones con acuerdos comerciales conjuntos (*Joint Business Agreement*). Es posible que el grupo no pueda obtener esas aprobaciones, mientras que otros competidores pueden ser aprobados. En consecuencia, es posible que no podamos competir por las mismas rutas que nuestros competidores, lo que podría disminuir nuestra participación de mercado y tener un impacto adverso en nuestros resultados financieros.

Algunos de nuestros competidores pueden recibir apoyo externo, lo que podría afectar negativamente nuestra posición competitiva.

Algunos de nuestros competidores pueden recibir apoyo de fuentes externas, como sus gobiernos nacionales, que pueden no estar disponibles para nosotros. El apoyo puede incluir, entre otros, subsidios, ayuda financiera o exenciones de impuestos. Este apoyo podría colocar al grupo en una desventaja competitiva y afectar negativamente las operaciones y el desempeño financiero. Por ejemplo, Aerolíneas Argentinas históricamente ha sido subsidiada por el gobierno. Además, durante la pandemia del COVID-19, algunos de nuestros competidores en rutas de larga distancia han recibido apoyo gubernamental.

Además, como resultado del entorno competitivo, puede haber una mayor consolidación en la industria aérea latinoamericana y mundial, ya sea mediante adquisiciones, empresas conjuntas, sociedades o alianzas estratégicas. No podemos predecir los efectos de una mayor consolidación en la industria. Además, la consolidación en la industria de las aerolíneas y los cambios en las alianzas internacionales seguirán afectando el panorama competitivo de la industria y pueden resultar en el desarrollo de aerolíneas y alianzas con mayores recursos financieros, redes globales más extensas y estructuras de costos reducidos.

Es posible que algunos de los países donde opera el grupo no cumplan con los acuerdos internacionales previamente establecidos, lo que podría aumentar la percepción de riesgo de

hacer negocios en ese mercado específico y, como consecuencia, impactar los resultados comerciales y financieros.

Las sentencias pronunciadas por un tribunal de quiebras en Brasil y una sentencia pronunciada en virtud del Capítulo 15 del Tribunal de Quiebras relacionado con los procedimientos de quiebra de Avianca Brasil pueden parecer inconsistentes con el cronograma establecido para que un deudor subsane un incumplimiento o devuelva un avión en el tratado de la Convención de Ciudad del Cabo suscrito por Brasil, lo que plantea preocupaciones sobre los plazos para los recursos de los que gozan los acreedores con respecto a los financiamientos garantizados con aeronaves. En consecuencia, los acreedores pueden percibir que estas sentencias crean un mayor riesgo comercial para el arrendamiento u otras transacciones financieras que involucran aeronaves en Brasil y existe la posibilidad de que las agencias calificadoras emitan calificaciones crediticias más bajas con respecto a los financiamientos que están garantizados por aeronaves en Brasil. Como resultado, los resultados comerciales y financieros pueden verse afectados negativamente si nuestras actividades financieras en Brasil se ven afectadas por tales eventos.

Las operaciones de LATAM están sujetas a normativas ambientales locales, nacionales e internacionales; los costos de cumplimiento de las normativas aplicables, o las consecuencias del incumplimiento, podrían afectar negativamente nuestros resultados, nuestro negocio o nuestra reputación.

Las operaciones de LATAM se ven afectadas por la normativa ambiental a nivel local, nacional e internacional. Estas normativas cubren, entre otras cosas, las emisiones a la atmósfera, la disposición de desechos sólidos y efluentes acuosos, el ruido de las aeronaves y otras actividades propias del negocio. Las operaciones futuras y los resultados financieros pueden variar como resultado de dichas regulaciones. El cumplimiento de estas normativas y de las normativas nuevas o existentes que puedan aplicarse a nosotros en el futuro podría aumentar nuestra base de costos y afectar negativamente las operaciones y los resultados financieros. Además, el incumplimiento de estas normas podría afectarnos negativamente de diversas maneras, incluidos los efectos adversos en la reputación del grupo.

En 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante, "OACI") adoptó una resolución que crea el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (en adelante, "CORSIA" – por sus siglas en inglés), que proporciona un marco para una medida basada en el mercado global para estabilizar las emisiones de dióxido de carbono (en adelante, "CO2"). En la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de aviación civil que parten de un país y llegan a un país diferente). CORSIA se implementará en fases, comenzando con la participación voluntaria de los estados miembros de la OACI durante una fase piloto (de 2021 a 2023), seguida de una primera fase (de 2024 a 2026) y una segunda fase (de 2027). Actualmente, CORSIA se centra en la definición de estándares para el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de los operadores aéreos, así como en la definición de pasos para compensar las emisiones de CO2 después de 2020. En la medida en que la mayoría de los países en los que opera el grupo sigan siendo estados miembros de la OACI, es posible que en el futuro nos veamos afectados por las reglamentaciones adoptadas de conformidad con el marco CORSIA. La proliferación de normativas nacionales e impuestos sobre las emisiones de CO2 en los países en los que tenemos operaciones locales, incluidas las normativas ambientales que enfrenta la industria aérea en Colombia, también pueden afectar el costo de las operaciones y los márgenes.

Nuestro negocio puede verse afectado negativamente por una recesión en la industria de las aerolíneas ocasionada por eventos exógenos que afectan el comportamiento de los viajes o aumentan los costos, como los brotes de enfermedades, las condiciones climáticas y los desastres naturales, las guerras o los ataques terroristas.

La demanda de transporte aéreo puede verse afectada negativamente por eventos exógenos, tales como condiciones climáticas adversas y desastres naturales, epidemias (como el ébola y el zika) y pandemias (como la pandemia del COVID-19), ataques terroristas, guerra o inestabilidad política

y social. Las crecientes tensiones y hostilidades geopolíticas en relación con el conflicto en Ucrania, y las sanciones comerciales y monetarias que se han impuesto en relación con esos acontecimientos, han afectado, y podrían afectar significativamente, los precios y la demanda del petróleo en todo el mundo, causando turbulencias en el sistema financiero mundial e impactar negativamente en los viajes aéreos. Situaciones como estas podrían tener un impacto material en el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones. Además, la pandemia del COVID-19 y otros desarrollos adversos de salud pública podrían tener un efecto prolongado en la demanda de transporte aéreo y cualquier efecto prolongado o generalizado podría afectar significativamente las operaciones.

Luego de los ataques terroristas en Estados Unidos de América el 11 de septiembre de 2001, la Compañía tomó la decisión de reducir sus vuelos a ese país. En relación con la reducción en el servicio, la Compañía redujo su fuerza laboral lo que resultó en gastos adicionales debido a indemnizaciones por despido a empleados despedidos durante 2001. Cualquier ataque terrorista o amenaza de ataques futuros, ya sea que involucren o no aviones comerciales, cualquier aumento de las hostilidades relacionado con represalias contra organizaciones terroristas o de otro tipo y cualquier impacto económico relacionado podría resultar en una disminución del tráfico de pasajeros y afectar material y negativamente el negocio, la situación financiera y resultados de operaciones.

Después de los ataques terroristas de 2001, las aerolíneas experimentaron un aumento en los costos como resultado de medidas de seguridad adicionales que pueden volverse aún más rigurosas en el futuro. Además de las medidas impuestas por el Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos de América y la Administración de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos de América (*Transportation Security Administration* o "TSA"), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (*International Air Transport Association* o "IATA") y ciertos gobiernos extranjeros también han comenzado a instituir medidas de seguridad adicionales en los aeropuertos extranjeros a los que prestamos servicios.

Los ingresos de las aerolíneas dependen del número de pasajeros transportados, la tarifa pagada por cada pasajero y otros factores de servicio, como la puntualidad de las salidas y llegadas de los vuelos. Durante períodos de niebla, hielo, bajas temperaturas, tormentas u otras condiciones climáticas adversas, algunos o todos nuestros vuelos pueden cancelarse o retrasarse significativamente, lo que reduce la rentabilidad. Además, los precios y los suministros de combustible, que constituyen un costo significativo para nosotros, pueden aumentar como resultado de futuros ataques terroristas, un aumento general de las hostilidades o una reducción en la producción de combustible, voluntaria o no, por parte de los países productores de petróleo. Dichos aumentos pueden resultar tanto en precios de boletos aéreos más altos como en una disminución de la demanda de viajes aéreos en general, lo que podría tener un efecto adverso en los ingresos y resultados de operación.

Una acumulación de reembolsos de boletos podría tener un efecto adverso en nuestros resultados financieros.

La pandemia del COVID-19 y las correspondientes restricciones de viaje generalizadas impuestas por el gobierno que están fuera del control de LATAM han resultado en una cantidad sin precedentes de solicitudes de reembolso de boletos de clientes debido a cambios o cancelaciones de vuelos. Aunque hasta el momento este problema ha sido bien gestionado, no podemos asegurarle que la pandemia del COVID-19 u otro brote de enfermedad contagiosa no resulte en vuelos adicionales modificados o cancelados, y no podemos predecir la cantidad total de reembolsos que los clientes podrían solicitar como un resultado de la misma. Si se requiere que el grupo pague una cantidad sustancial de reembolsos de boletos en efectivo, esto podría tener un efecto adverso en nuestros resultados financieros o posición de liquidez. Además, la Compañía tiene acuerdos con instituciones financieras que procesan transacciones de tarjetas de crédito de clientes para la venta de viajes aéreos y otros servicios. Bajo ciertos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito de la Compañía, las instituciones financieras en ciertas circunstancias tienen el

derecho de exigir que la Compañía mantenga una reserva igual a una porción de las ventas anticipadas de boletos que han sido procesadas por esa institución financiera, pero para las cuales la Compañía todavía no ha proporcionado el transporte aéreo. Dichas instituciones financieras pueden exigir que se establezcan reservas en efectivo u otras garantías o retención de pagos relacionados con las cuentas por cobrar, incluso si la Compañía no mantiene ciertos niveles mínimos de efectivo sin restricciones, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo. Los reembolsos reducen nuestra liquidez y nos ponen en riesgo de desencadenar convenios de liquidez en estos acuerdos de procesamiento y, al hacerlo, podrían obligarnos a depositar garantías en efectivo con las compañías de tarjetas de crédito para la venta anticipada de boletos.

LATAM está sujeta a riesgos relacionados con litigios y procedimientos administrativos que podrían afectar negativamente el desempeño comercial y financiero en caso de una sentencia desfavorable.

La naturaleza del negocio nos expone a litigios relacionados con asuntos laborales, de seguros y de seguridad, procedimientos regulatorios, fiscales y administrativos, investigaciones gubernamentales, reclamos de naturaleza extracontractual y controversias contractuales. El litigio es inherentemente costoso e impredecible, lo que dificulta estimar con precisión el resultado, entre otros asuntos. Actualmente, como en el pasado, estamos sujetos a procedimientos o investigaciones de litigios reales o potenciales. Si bien establecemos provisiones contables según lo consideramos necesario, los montos que reservamos podrían variar significativamente de cualquier monto que realmente tengamos que pagar debido a las incertidumbres inherentes al proceso de estimación. No podemos asegurarle que estos u otros procedimientos legales no afectarán materialmente al negocio.

El grupo está sujeto a leyes y normativas anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero y antimonopolio en Chile, Brasil, Perú, Estados Unidos de América y en los demás países en los que opera. Las violaciones de tales leyes o normativas podrían tener un impacto significativo adverso en nuestra reputación y los resultados de las operaciones y la situación financiera.

Estamos sujetos a las leyes y normativas internacionales anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero, antimonopolio y otras, y estamos obligados a cumplir con las leyes y regulaciones aplicables de todas las jurisdicciones donde opera el grupo. Además, estamos sujetos a normas sobre sanciones económicas que restringen los tratos con ciertos países, personas físicas y jurídicas y sancionados. No se puede asegurar que las políticas y los procedimientos internos sean suficientes para prevenir o detectar todas las prácticas inapropiadas, los fraudes o las violaciones de la ley por parte de afiliadas, empleados, directores, funcionarios, socios, mandatarios y proveedores de servicios o que esas personas no tomarán medidas en violación de nuestras políticas y procedimientos. Cualquier violación por nuestra parte de las leyes o normativas podría tener un efecto material adverso en el negocio, la reputación, los resultados de las operaciones y la situación financiera.

Los gobiernos latinoamericanos han ejercido y continúan ejerciendo una influencia significativa sobre sus economías.

Los gobiernos de América Latina intervienen con frecuencia en las economías de sus respectivos países y ocasionalmente realizan cambios significativos en las políticas y regulaciones. Las acciones gubernamentales a menudo han implicado, entre otras medidas, nacionalizaciones y expropiaciones, controles de precios, devaluaciones de moneda, aumentos obligatorios de salarios y beneficios para los empleados, controles de capital y límites a las importaciones. Nuestro negocio, situación financiera y los resultados de las operaciones pueden verse afectados negativamente por cambios en las políticas o normativas gubernamentales, incluidos factores tales como tasas de cambio y políticas de control de cambios, políticas de control de inflación, políticas de control de precios, políticas de protección al consumidor, aranceles y restricciones de importación, liquidez de los mercados nacionales de capital y préstamos, el racionamiento de la electricidad, las políticas fiscales, incluidos los aumentos de impuestos y las reclamaciones fiscales

retroactivas, y otros acontecimientos políticos, diplomáticos, sociales y económicos en los países en los que opera el grupo o que los afecten.

Por ejemplo, las acciones del gobierno brasileño para controlar la inflación e implementar otras políticas han involucrado controles de salarios y precios, depreciación del real, controles sobre el envío de fondos al exterior, 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 puede continuar o aumentar. No podemos asegurar que estas u otras medidas no tendrán un efecto material adverso en la economía de cada país respectivo y, en consecuencia, no afectarán adversamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

La inestabilidad política y el malestar social en América Latina pueden afectar negativamente al negocio.

LATAM opera principalmente dentro de América Latina y, por lo tanto, está sujeta a una amplia gama de riesgos asociados con nuestras operaciones en esta región. Estos riesgos pueden incluir condiciones políticas o sociales inestables, falta de sistemas legales bien establecidos o confiables, controles de cambio y otros límites a nuestra capacidad para repatriar ganancias y requisitos legales y reglamentarios cambiantes.

Si bien las condiciones políticas y sociales de un país pueden diferir significativamente de las de otro, los eventos en cualquiera de nuestros mercados clave podrían afectar negativamente el negocio, las condiciones financieras o los resultados de las operaciones.

Por ejemplo, en Brasil, en los últimos dos años, como resultado de la investigación Lava Jato en curso (en adelante, "Operación Lava Jato"), varios políticos de alto rango han renunciado o han sido arrestados y otros altos funcionarios electos y funcionarios públicos están siendo investigados por denuncias de corrupción. Uno de los hechos más significativos que transcurrieron de esta operación fue la destitución de la expresidenta Rousseff por parte del Senado brasileño en agosto de 2016, por violaciones a las leyes de responsabilidad fiscal y al gobierno de su vicepresidente, Michel Temer, durante los últimos dos años del mandato presidencial que, debido al desarrollo de las investigaciones adelantadas por la Policía Federal y la Procuraduría General de la República, acusaron al presidente Temer de cargos de corrupción. Junto con el período de incertidumbre política y económica que atravesaba el país, en julio de 2017, el expresidente Luiz Inácio Lula da Silva fue condenado por corrupción y lavado de dinero por un tribunal federal inferior en el estado de Paraná en relación con la Operación Lava Jato.

En Perú, el 30 de septiembre de 2019, el presidente Martín Vizcarra presentó una acción ejecutiva para disolver el Congreso peruano y convocó a una nueva elección de miembros del Congreso. En respuesta a la disolución del Congreso, los ex miembros del cuerpo legislativo votaron para suspender al presidente Vizcarra por doce meses y designaron a la vicepresidenta Mercedes Araoz como presidenta interina para reemplazar temporalmente al Sr. Vizcarra. La vicepresidenta Araoz renunció a su cargo de presidenta interina al día siguiente. El 14 de enero de 2020, la Corte Constitucional del Perú declaró constitucional y legalmente válida la acción ejecutiva tomada por el presidente Vizcarra.

El 20 de octubre de 2020, un grupo de 27 congresistas presentó una moción para abrir un nuevo juicio político contra el presidente Vizcarra como resultado de las denuncias de que el presidente Vizcarra recibió pagos ilícitos de empresas constructoras cuando fue gobernador de Moquegua (entre 2011 y 2014). El 2 de noviembre de 2020, el Congreso peruano votó a favor de realizar un nuevo proceso de destitución. El 9 de noviembre de 2020, con el voto afirmativo de los miembros calificados del Congreso requeridos, se aprobó la destitución del presidente Vizcarra. Debido a que, en ese momento, el Perú no contaba con vicepresidentes designados, el entonces presidente del Congreso, Manuel Arturo Merino de Lama, asumió el rol de presidente interino. Desde ese día, el Perú vivió una situación de agitación política y social, seguida de múltiples protestas dentro del país. El 15 de noviembre de 2020, Manuel Arturo Merino de Lama renunció a su papel de

Presidente en funciones. El 16 de noviembre de 2020, el Congreso eligió al congresista Francisco Rafael Sagasti Hochhausler como presidente del Congreso, quien asumió el rol de Presidente interino el 17 de noviembre de 2020 hasta el 28 de julio de 2021.

El 6 de junio de 2021 se realizó la segunda vuelta electoral entre Keiko Fujimori y Pedro Castillo. El ganador de las elecciones por un estrecho margen fue Pedro Castillo, sin embargo, desde entonces surgieron acusaciones de fraude electoral que generaron inestabilidad en el país y elevaron la cotización del dólar a niveles históricos. Actualmente, la inestabilidad en el país continúa debido a las políticas implementadas por el actual presidente y el actual Congreso de la República, periodo que también ha estado marcado por un alto nivel de incertidumbre tras los recurrentes cambios en los miembros del gabinete de gobierno.

En octubre de 2019, en Chile se produjeron importantes protestas asociadas a las condiciones económicas que dieron lugar a la declaración del estado de excepción en varias ciudades importantes. Las protestas en Chile comenzaron por las críticas sobre la desigualdad social, la falta de educación de calidad, la debilidad de las pensiones, el aumento de los precios y el bajo salario mínimo. Si los disturbios sociales en Chile continuaran o se intensificaran, podrían provocar retrasos en las operaciones o afectar negativamente a nuestra capacidad para operar en Chile.

Además, en el Congreso chileno se están debatiendo iniciativas para abordar las preocupaciones de los manifestantes. Estas iniciativas incluyen reformas laborales, fiscales y de pensiones, entre otras. No es posible predecir el efecto de estos cambios ya que aún están en discusión, pero podrían potencialmente resultar en mayores pagos de sueldos y salarios y un aumento de los impuestos. El 25 de octubre de 2020 (aplazado desde el 26 de abril de 2020 debido al impacto de la pandemia del COVID-19), Chile aprobó ampliamente un referéndum para redactar nuevamente la constitución mediante una convención constitucional. La elección para seleccionar a los 155 miembros de la convención constitucional tuvo lugar los días 15 y 16 de mayo de 2021. El 4 de julio de 2021 se instaló la convención constitucional, para presentar una nueva constitución, la que fue presentada y finalmente rechazada por casi un 62% de los votantes en un referéndum el 4 de septiembre de 2022. Además, Chile celebró elecciones presidenciales en diciembre de 2021, en las que el candidato de izquierda Gabriel Boric ganó por un amplio margen.

Aunque las condiciones en toda América Latina varían de un país a otro, las reacciones de nuestros clientes a los acontecimientos en América Latina en general pueden dar lugar a una reducción del tráfico de pasajeros, lo que podría afectar material y negativamente nuestra situación financiera y los resultados de las operaciones.

Los países latinoamericanos han experimentado períodos de condiciones macroeconómicas adversas.

El negocio depende de las condiciones económicas que prevalecen en América Latina. Los países latinoamericanos han experimentado históricamente inestabilidad económica, incluidos periodos desiguales de crecimiento económico, así como recesiones significativas. Los altos intereses, la inflación (en algunos casos sustancial y prolongada) y las tasas de desempleo caracterizan generalmente a cada economía. Dado que las materias primas, como los productos agrícolas, los minerales y los metales, representan un porcentaje importante de las exportaciones de muchos países latinoamericanos, las economías de estos países son especialmente sensibles a las fluctuaciones de los precios de las materias primas. Las inversiones en la región también pueden estar sujetas a riesgos monetarios, como las restricciones al flujo de dinero dentro y fuera del país, la extrema volatilidad en relación con el dólar estadounidense y la devaluación.

Por ejemplo, en el pasado, Perú ha experimentado períodos de grave recesión económica, devaluación de la moneda, alta inflación e inestabilidad política, que han tenido consecuencias económicas adversas. LATAM no puede asegurar que el Perú no experimentará acontecimientos adversos similares en el futuro, a pesar de que desde hace algunos años se han completado varios procedimientos democráticos sin ningún tipo de violencia. LATAM no puede asegurar que la

administración actual o cualquier otra administración futura mantenga políticas económicas favorables a los negocios y al mercado abierto o políticas que estimulen el crecimiento económico y la estabilidad social. En Brasil, el producto interior bruto en reales disminuyó un 3,5% en 2015, disminuyó un 3,3% en 2016, aumentó un 1,3% en 2017, aumentó un 1,8% en 2018 y un 1,1% en 2019, y disminuyó un 4,1% en 2020, según el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística. Además, la calificación crediticia del Gobierno federal brasileño fue rebajada en 2015 y 2016 por las principales agencias de calificación crediticia y ya no tiene grado de inversión alguno. LATAM no puede ofrecer garantía alguna respecto de las políticas que puedan ser implementadas por la administración argentina recientemente elegida, o que los acontecimientos políticos no afectarán negativamente a la economía del mismo país.

Por lo tanto, cualquier cambio en las economías de los países latinoamericanos en los que LATAM y sus afiliadas operan o las políticas económicas de los gobiernos pueden tener un efecto negativo en el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones.

Riesgos relacionados con nuestras Acciones

El precio de nuestras acciones puede ser volátil o puede disminuir con independencia de nuestros resultados operativos, y es posible que usted no pueda revender sus acciones al precio de oferta o a un precio superior.

El precio de mercado de nuestras acciones puede ser volátil y puede fluctuar significativamente en respuesta a una serie de factores, la mayoría de los cuales no podemos controlar, incluidos, entre otros:

- las condiciones económicas generales y específicas del sector;
- la evolución de los mercados emergentes, especialmente de otros países de América Latina;
- los cambios en las estimaciones financieras o en las recomendaciones de los analistas de valores o el incumplimiento de las expectativas de rendimiento de los analistas;
- las incorporaciones o salidas de miembros clave de la administración;
- cualquier aumento del endeudamiento en el que podamos incurrir en el futuro;
- las especulaciones o informes de la prensa o de la comunidad inversora con respecto a nosotros o a nuestro sector en general;
- los anuncios por nuestra parte o por parte de nuestros competidores de contratos, adquisiciones, cesiones, asociaciones estratégicas, *joint ventures* o compromisos de capital significativos;
- Los cambios o las propuestas de cambios en las leyes o reglamentos que afectan a la industria del petróleo y el gas o la aplicación de estas leyes y normativas, o los anuncios relacionados con estas cuestiones;
- los futuros cambios en las distintas normativas de control de cambios del Banco Central de Chile;
- las condiciones generales del mercado, la política y la economía, incluidas esas condiciones y las condiciones locales de los mercados en los que operamos.

Estos y otros factores pueden reducir el precio de mercado de nuestras acciones, independientemente de nuestros resultados operativos reales. En caso de una caída del precio de

mercado de nuestras acciones, usted podría perder una parte sustancial o la totalidad de su inversión en nuestras acciones.

Las ventas de nuestras acciones por parte de los actuales accionistas, o la percepción de que estas ventas pueden llevarse a cabo, especialmente por parte de accionistas significativos, pueden hacer que baje el precio de nuestras acciones.

Esperamos que un número limitado de accionistas conserve una parte sustancial de nuestras acciones tras nuestra salida de la quiebra. Después de nuestra salida de la quiebra, todas las acciones distribuidas en relación con el Plan serán libremente negociables en Chile en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores y el Bolsa Electrónica de Chile, Bolsa de Valores y podrán venderse en los Estados Unidos de América de acuerdo con una exención de registro aplicable en virtud de lo dispuesto en la Ley de Valores de los Estados Unidos (*Securities Act of* 1933) o en virtud de una declaración de registro efectiva. Algunos de nuestros acreedores que reciban nuestras acciones en relación con el Plan pueden vender nuestras acciones poco después de la salida de la quiebra por diversas razones. Otros acreedores pueden conservar sus acciones durante el periodo de tenencia aplicable según la legislación estadounidense y venderlas inmediatamente después del vencimiento de ese periodo de tenencia, lo que podría dar lugar a una mayor volatilidad de los precios. Además, las empresas de inversión que son parte de ciertos contratos de opciones de compra y venta pueden cubrir sus posiciones negociando nuestras acciones.

Si nuestros actuales accionistas venden cantidades sustanciales de nuestras acciones al mercado público, o se produce una negociación sustancial de nuestras acciones, actividades de cobertura o la percepción por parte del mercado público de que se producirá alguna de estas actividades, el precio de negociación de nuestras acciones podría disminuir. Asimismo, la venta de estas acciones podría perjudicar nuestra capacidad de obtener financiamiento, si así lo deseamos.

Algunos accionistas tienen el derecho de nombrar a los directores iniciales de nuestro directorio y sus intereses pueden no coincidir con los suyos.

Después de la Fecha de Vigencia, nuestro directorio estará compuesto por nueve miembros. Aunque aún no se ha determinado definitivamente quiénes formarán parte de nuestro directorio tras la salida de la quiebra, esperamos que los nuevos directores sean nombrados de acuerdo con los derechos de nombramiento inicial de ciertos Acreedores Soportantes y Accionistas Soportantes (según estos términos se definen más adelante). De acuerdo con los términos estipulados en el pacto de accionistas que será fechado a partir de la Fecha de Vigencia por y entre los Acreedores Soportantes y los Accionistas Soportantes, un grupo *ad hoc* de nuestros acreedores generales valistas tendrá derecho a nombrar cinco directores para nuestro directorio, incluido el vicepresidente. Sujeto a las leyes y normativas corporativas aplicables, ciertos grandes accionistas existentes de LATAM Airlines Group S.A. tendrán derecho a nominar cuatro directores: un director será nominado por Delta Air Lines, Inc., un director será nominado por Qatar Airways Investment (UK) Ltd., y los 2 directores restantes serán nominados por Costa Verde Ltda. y Cía. en Comandita por Acciones. Como resultado de estos derechos de nombramiento, los Acreedores Soportantes y los Accionistas Soportantes podrán influir en la composición de nuestro directorio y en nuestra gestión, planes de negocio y políticas, incluido el nombramiento y la remoción de nuestros funcionarios. Los intereses de los Acreedores Soportantes y los Accionistas Soportantes pueden no coincidir con los suyos, y los directores designados por ellos pueden tomar decisiones con las que usted no esté de acuerdo.

4. ANTECEDENTES FINANCIEROS

Las cifras han sido expresadas en miles de dólares. Los antecedentes financieros de LATAM se encuentran disponibles en el sitio de Internet de la Comisión para el Mercado Financiero.

4.1 Estados de resultados consolidados

Estado de resultados consolidado (en miles de US$)	Para los seis meses terminados el 30 de junio		
	2022	2021	Var. %
Ingresos Operacionales:			
Pasajeros	3,199,624	952,670	235.9%
Carga	893,527	715,383	24.9%
Ingresos Operacionales Totales	**4,093,151**	**1,668,053**	**145.4%**
Costo de Ventas	(3,770,428)	(2,063,416)	82.7%
Ganancia Bruta	**322,723**	**(395,363)**	**-181.6%**
Otros ingresos, por función	91,967	133,815	-31.3%
Costos de distribución	(201,581)	(122,657)	64.3%
Gastos de administración	(233,137)	(180,288)	29.3%
Otros gastos, por función	(304,114)	(148,988)	104.1%
Gastos de actividades de reestructuración	(203,440)	(777,969)	-73.8%
Otras ganancias (pérdidas)	(15,411)	40,535	-138.0%
Pérdidas de actividades operacionales	**(542,993)**	**(1,450,915)**	**-62.6%**
Ingresos financieros	10,233	11,832	-13.5%
Costos financieros	(465,820)	(382,527)	21.8%
Diferencias de cambio	86,906	43,681	99.0%
Resultado por unidades de reajuste	(2,798)	(337)	730.3%
Utilidad/(Pérdida) antes de impuestos	**(914,472)**	**(1,778,266)**	**-48.6%**
Ingreso/(Gasto) por impuesto a las ganancias	8,933	572,318	-98.4%
UTILIDAD/(PÉRDIDA) DEL PERIODO	**(905,539)**	**(1,205,948)**	**-24.9%**
Utilidad/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(903,271)	(1,200,504)	-24.8%
Utilidad/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	(2,268)	(5,444)	-58.3%
Utilidad/(Pérdida) del período	**(905,539)**	**(1,205,948)**	**-24.9%**

LATAM Airlines registró una pérdida operacional de US$324,1 millones durante la primera mitad de 2022, una mejora de 54,6% comparado al resultado operacional del mismo período del año 2021. El margen operacional alcanzó un -7,7%, representando un aumento de 31,9 puntos porcentuales con respecto al primer semestre de 2021. La mejora de los resultados de LATAM se explica principalmente por la recuperación del tráfico aéreo, especialmente en el segmento de pasajeros, en respuesta a la relajación de las restricciones de viaje y un sano nivel de demanda, parcialmente contrarrestado por el aumento en el precio del combustible durante el período.

Los ingresos totales[1] del primer semestre de 2022 alcanzaron los US$4.185,1 millones, en comparación a US$1.801,9 millones del mismo período de 2021. El incremento del 132.3% se explica por el aumento del 235,9% en los ingresos de pasajeros y del 24,9% en los ingresos de carga, parcialmente contrarrestado por una caída de 31,3% en otros ingresos. El aumento en los ingresos se produjo por la recuperación de la operación, especialmente de pasajeros, en medio de la relajación de las restricciones de viajes, y un aumento significativo en los niveles de las tarifas, en un contexto de demanda de pasajeros saludable. Al cierre del primer semestre de 2022, los ingresos de pasajeros y carga correspondieron al 76,5% y el 21,4% de los ingresos operacionales totales, respectivamente.

El aumento de 235,9% en los ingresos de pasajeros en el año, refleja el aumento del 105,8% en los pasajeros transportados durante el mismo periodo versus el año anterior, junto a un aumento del 60,1% en los ingresos unitarios consolidados por pasajero ("RASK"), en comparación al primer semestre 2021. El aumento del RASK es resultado de un incremento del 33,3% en los *yields* y un aumento de 13,5 p.p. en el factor de ocupación alcanzando un 80,4%. El desempeño de los *yields* se continúa viendo favorecido por un contexto de demanda saludable y transversal para todos los segmentos que la compañía opera.

Los ingresos de carga aumentaron en un 24,9% durante el primer semestre de 2022 como resultado de un incremento de 13,9% en el tráfico de carga, y de un aumento de 9,6% en los *yields*. El resultado se explica por el plan de expansión de la flota carguera dedicada de la compañía, la cual ascendía a 14 aviones cargueros hacia el final del segundo trimestre de 2022, además de un

[1] Correspondiente a ingresos de pasajeros, carga y otros ingresos.

contexto saludable de la actividad comercial a nivel global, lo cual ha impulsado a que los *yields* se ubiquen por sobre los niveles pre-pandemia. Adicionalmente, la capacidad medida en ATK aumentó en un 30,4%.

Los costos operacionales[2] durante la primera mitad del año 2022 alcanzaron US$4.509,3 millones, un aumento del 79,3% en comparación a los costos operacionales del primer semestre de 2021. El aumento de costos se explica principalmente por el alza de 87,8% en el precio del combustible, además de un aumento en los costos de arriendo de aviones en línea con el aumento de las operaciones y mayor utilización de las aeronaves.

El gasto en combustible aumentó en 218,8% alcanzando US $1.699,5 millones en comparación con US$533,1 millones en el primer semestre de 2021. El aumento se explica por el alza en el precio del combustible, así como también por un aumento de 70,3% en el consumo de combustible medido en galones, como resultado de la mayor operación en respuesta a la relajación de las restricciones sanitarias y de viajes a nivel global.

Adicionalmente, la compañía reconoció en el primer semestre de 2022 una ganancia por cobertura de combustible de US $11,9 millones en comparación con una ganancia por cobertura de US $2,2 millones para la primera mitad de 2021. En cuanto a las coberturas de tipo de cambio, la Compañía reconoció en esta línea una ganancia por cobertura de monedas de US$1,2 millones para el primer semestre de 2022. Durante el mismo período de 2021, la compañía no mantuvo una posición de cobertura de monedas.

Las Remuneraciones y beneficios disminuyeron en un 11,1% en la primera mitad del 2022 debido principalmente al aumento de 6% en el número de empleados promedio durante el período en comparación a 2021, en línea con el aumento de la operación de pasajeros y de carga, y la apreciación de 7,4% del real brasileño en el período comparado con el primer semestre 2021.

En cuanto al resultado no operacional, la compañía mostró una ganancia no caja por diferencia de cambio de US$86,9 millones, explicado principalmente por la depreciación del peso chileno en el primer semestre de 2022, contra una ganancia de US$43,7 millones en el mismo período de 2021.

En el acumulado del primer semestre de 2022, LATAM registró una pérdida neta atribuible a los propietarios de la controladora de US$903,3 millones, en comparación a una pérdida neta de US$1.200,5 millones el mismo período de 2021. Lo anterior implica un margen neto positivo de 21,6%, lo que representa un aumento de 45 puntos porcentuales en comparación con el margen neto del mismo período del año 2021.

4.2 Estados de situación financiera

[2] Correspondiente a costos de ventas, costos de distribución, gastos de administración y otros gastos.

Balance Consolidado (en miles de US$)	Al 30 de junio 2022	Al 31 de diciembre 2021	Al 31 de diciembre 2019
Activos			
Efectivo y equivalentes al efectivo	1,178,908	1,046,835	1,072,579
Otros activos financieros, corrientes	118,123	101,138	499,504
Otros activos no financieros, corrientes	159,046	108,368	313,449
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1,020,882	902,672	1,244,348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	1,666	724	19,645
Inventarios corrientes	338,246	287,337	354,232
Activos por impuestos, corrientes	51,711	41,264	29,321
Activos corrientes distintos de activos mantenidos para la venta	**2,868,582**	**2,488,338**	**3,533,078**
Activos no corrientes mantenidos para la venta	149,334	146,792	485,150
Total activos corrientes	**3,017,916**	**2,635,130**	**4,018,228**
Otros activos financieros, no corrientes	17,238	15,622	46,907
Otros activos no financieros, no corrientes	146,693	125,432	204,928
Cuentas por cobrar, no corrientes	12,291	12,201	4,725
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1,162,655	1,018,892	1,448,241
Plusvalía	-	-	2,209,576
Propiedades, planta y equipos	9,576,603	9,489,867	12,919,618
Activos por impuestos diferidos	26,324	15,290	235,583
Total activos no corrientes	**10,941,804**	**10,677,304**	**17,069,578**
Total activos	**13,959,720**	**13,312,434**	**21,087,806**
Patrimonio y Pasivos			
Otros pasivos financieros, corrientes	4,926,472	4,453,451	1,885,660
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	5,213,745	4,860,153	2,222,874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	725,508	661,602	56
Otras provisiones, corrientes	29,737	27,872	5,206
Pasivos por impuestos corrientes	676	675	11,925
Otros pasivos no financieros, corrientes	2,436,189	2,332,576	2,835,221
Total pasivos corrientes	**13,332,327**	**12,336,329**	**6,960,942**
Otros pasivos financieros, no corrientes	6,068,693	5,948,702	8,530,418
Otras cuentas por pagar, no corrientes	373,228	472,426	619,110
Otras provisiones, no corrientes	821,947	712,581	286,403
Pasivo por impuestos diferidos	384,835	341,011	616,803
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	64,427	56,233	93,570
Otros pasivos no financieros no corrientes	474,328	512,056	851,383
Total pasivos no corrientes	**8,187,458**	**8,043,009**	**10,997,687**
Total pasivos	**21,519,785**	**20,379,338**	**17,958,629**
Capital emitido	3,146,265	3,146,265	3,146,265
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(9,221,179)	(8,841,106)	352,272
Acciones propias en cartera	(178)	(178)	(178)
Otras reservas	(1,477,059)	(1,361,529)	(367,577)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	**(7,552,151)**	**(7,056,548)**	**3,130,782**
Participaciones no controladoras	(7,914)	(10,356)	(1,605)
Total patrimonio	**(7,560,065)**	**(7,066,904)**	**3,129,177**
Total pasivos y patrimonio	**13,959,720**	**13,312,434**	**21,087,806**

4.3 Estado de Flujos de Efectivo Consolidado

Flujo de Caja Consolidado (en miles de US$)	Al 30 de junio, 2022	Al 30 de junio, 2021	Al 30 de junio, 2019
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedenetes de las ventas de bienes y prestación de servicios	4,700,096	1,893,716	5,666,473
Otros cobros por actividades de operación	47,069	30,664	52,441
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(3,799,969)	(1,713,747)	(3,686,587)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(519,223)	(477,191)	(974,992)
Otros pagos por actividades de operación	(132,406)	(47,158)	(152,217)
Impuestos a las ganacias pagados	(8,411)	(30,402)	(29,750)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(56,282)	(23,358)	(26,071)
Flujos de ejectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	**230,874**	**(367,476)**	**849,297**
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	417	-	2,057,987
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(331)	(198)	(2,043,453)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	18,825	-	28,702
Compras de propiedades, planta y equipo	(212,550)	(83,708)	(406,557)
Compras de activos intangibles	(26,680)	(24,940)	(41,084)
Anticipos de efectivo y préstamos concedidos a terceros	-	-	(37,000)
Intereses recibidos	351	6,471	10,316
Otras entradas (salidas) de efectivo	6,300	(425)	(1,251)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	**(213,668)**	**(102,800)**	**(432,340)**
Flujos de ejectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control	-	-	(289,588)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	-	-	1,038,473
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	2,779,476	369,898	50,000
Préstamos de entidades relacionadas	234,363	130,102	-
Reembolsos de préstamos	(1,870,614)	(30,383)	(617,926)
Pagos de pasivos por arrendamientos	(10,718)	(88,958)	(190,567)
Pagos de préstamos a entidades relacionadas	(728,903)	-	-
Dividendos pagados	-	-	(55,116)
Intereses pagados	(243,511)	(64,428)	(255,892)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(70,021)	(3,803)	(57,827)
Flujos de ejectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	**90,072**	**312,428**	**(378,443)**
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	107,278	(157,848)	38,514
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(20,763)	(3,027)	(58,808)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	86,515	(160,875)	(20,294)
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL AÑO	1,046,835	1,695,841	1,081,642
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO	1,133,350	1,534,966	1,061,348

4.4 Razones financieras:

	Al 30 de junio de 2021	Al 31 de diciembre de 2021	Al 30 de junio de 2022
ACTIVOS			
ÍNDICES DE LIQUIDEZ			
Liquidez corriente (Veces)			
Activo corriente / Pasivo corriente	0,26	0,21	0,22
Razon Ácida (veces)			
Fondos disponibles (1) / Pasivo corriente	0,14	0,08	0,08
ÍNDICES DE ENDEUDAMIENTO			
Razón de endudamiento (Veces)			
(Pasivo corriente - Pasivo no corriente) / Patrimonio neto	-5,07	-2,89	-2,72
Total pasivos corrientes / Total pasivos (%)	59,41%	60,53%	62,14%
Total pasivos no corrientes / Total pasivos (%)	40,59%	39,47%	37,86%
Cobertura de Gastos financieros (Veces)	3,80	4,93	0,99
ÍNDICES DE ACTIVIDAD			
Total Activos (US$m)	14.834.951	13.312.434	13.757.369
Inversiones (US$m)	83.906	587.453	212.881
En ajenaciones (US$m)	0	105.035	19.242
ÍNDICES DE RENTABILIDAD			
Rentabilidad del patrimonio (veces)			
Utilidad neta / patrimonio neto promedio	0,33	0,66	0,11
Rentabilidad del activo (veces)			
Utilidad neta / total activos promedio	-0,08	-0,35	-0,07
Rendimiento de activos operacionales (veces)			
Utilidad neta / activos operacionales promedio	-0,10	-0,31	-0,04
Utilidad por accion (US$)			
Utilidad neta / N° de acciones suscritas y pagadas al final del perio	-2,32	-6,38	-0,74
Retorno de dividendos (US$)			
Dividendos pagados / precio de mercado	0,00	0,00	0,00

(1) Fondos disponibles: Total efectivo y equivalentes de efectivo
Nota: Las cuentas de resultado utilizadas para calcular los índices de rentabilidad consideran el periodo enero a la fecha de que se trate, esto es, 1° de enero de 2021 al 30 de junio del mismo año; 1° de enero de 2021 al 31 de diciembre del mismo año; y 1° de enero de 2022 al 30 de junio del mismo año, según sea el caso.

5. PROPIEDAD Y CONTROL

5.1 Controlador: La Sociedad no tiene controlador.

5.2 Accionistas mayoritarios: Los accionistas mayoritarios de la Sociedad son Delta Air Lines, Inc., titular de un 20% de las acciones emitidas por la Sociedad; y el Grupo Cueto que, a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A. e Inversiones Costa Verde Ltda. y Compañía en Comandita por Acciones, es titular de un 16,39% de las acciones emitidas por la Sociedad.

5.3 Doce mayores accionistas: Al 31 de agosto de 2022, los doce mayores accionistas de LATAM Airlines Group eran los siguientes:

	Nombre o Razón Social	Acciones suscritas y pagadas al 31/08/2022	Porcentaje
1	DELTA AIR LINES, INC	121.281.538	20,00%
2	COSTA VERDE AERONAUTICA SA	91.605.886	15,11%
3	J P MORGAN CHASE BANK	86.064.978	14,19%
4	BANCHILE CORREDORES DE BOLSA S A	81.560.755	13,45%
5	QATAR AIRWAYS INVESTMENTS (UK) LTD	60.640.768	10,00%*
6	SANTANDER CORREDORES DE BOLSA LIMITADA	27.514.497	4,54%
7	BCI C DE B S A	19,535,708	3,22%
8	CONSORCIO C DE B S A	16,658,718	2,75%
9	LARRAIN VIAL S A CORREDORA DE BOLSA	10,272,629	1,69%
10	ITAU CORREDORES DE BOLSA LIMITADA	10,021,175	1,65%
11	BANCO DE CHILE POR CUENTA DE TERCEROS NO RESIDENTES	9,162,498	1,51%
12	VALORES SECURITY S A C DE B	8,744,535	1,44%

*Qatar Airways Investments (Uk) Ltd. posee un 9.999999785% del total de las acciones emitidas por LATAM.

5.4 Número total de accionistas: 2.195

6. ADMINISTRACIÓN

6.1 Directorio:

	Nombre	C.N.I. N°
1.	Ignacio Cueto Plaza (Presidente del Directorio)	7.040.324-2
2.	Enrique Miguel Cueto Plaza	6.694.239-2
3.	Patrick Horn García	6.728.323-6
4.	Eduardo Novoa Castellón	7.836.212-K
5.	Enrique Ostalé Cambiaso	8.681.278-9
6.	Nicolás Eblen Hirmas	15.336.049-9
7.	Sonia Villalobos	21.743.859-4
8.	Henri Philippe Reichstul	48.175.668-5
9.	Alexander Wilcox	0-E (Extranjero)

6.2 Comité de directores:

	Nombre	C.N.I. N°
1.	Eduardo Novoa Castellón	7.836.212-K
2.	Nicolás Eblen Hirmas	15.336.049-9
3.	Patrick Horn García	6.728.323-6

6.3 Ejecutivos principales:

Nombre	Cargo	C.N.I. N°	Profesión	Fecha designación
Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch	CEO LATAM Airlines Group	8.823.367-0	Ingeniero	01-04-2020
Martin Saint George	Vicepresidente Comercial	0-E (Extranjero)	Ingeniero	01-10-2020
Paulo Sergio Lopes Miranda	Vicepresidente de Clientes	26.898.875-0	Ingeniero	09-07-2019
Hernán Alberto Pasman	Vicepresidente Operaciones y Mantenimiento	21.828.810-3	Ingeniero	01-05-2017
Emilio José del Real Sota	Vicepresidente de Personas	9.908.112-0	Psicólogo	01-08-2005
Ramiro Alfonsín Balza	Vicepresidente de Finanzas	22.357.225-1	Ingeniero	12-07-2016
Juan Carlos Menció	Vicepresidente Legal	24.725.433-1	Abogado	01-06-2014
Juan José Toha Lavanderos	Director Asuntos Corporativos	16.655.612-0	Periodista	01-09-2020
Juliana Rios	Vicepresidente Digital e IT	0-E (Extranjero)	Ingeniera	01-01-2021

6.4 Planes de Incentivo:

Planes de Compensación LP3 (2020-2023):

La Compañía implementó un programa para un grupo de ejecutivos, con vigencia entre octubre de 2020 y marzo de 2023, y que vence en marzo de 2023 (el "Plan de Compensación"), que consiste en un bono extraordinario que puede ser pagado anualmente o sujeto a devengo y que está basado en los precios objetivo de las acciones de LATAM. Este Plan de Compensación aún no ha sido provisionado debido al hecho de que el precio de ejercicio requerido para su cobro está por debajo del objetivo inicial.

Plan de Incentivos Corporativos:

Como parte de los Acuerdos de Compromiso de Soporte, las partes acordaron los términos propuestos para un plan de incentivos corporativos, sujeto a la aprobación, asignación y aplicación por parte del Directorio de la Sociedad. Se espera que el plan de incentivos corporativos sea equivalente al 2,5% de las acciones totalmente diluidas y totalmente convertidas después de la reorganización, y está previsto que se aplique después de la Fecha Efectiva del Plan, por el Directorio que se elija después de la Fecha Efectiva del Plan, y se prevé que cubra a los altos ejecutivos, a otros ejecutivos y a otros empleados, en los términos y condiciones de, y como se describe en los Acuerdos de Compromiso de Soporte. Se espera que los términos y condiciones de cualquier plan de incentivos posterior sean determinados y aprobados por el Directorio que se elija después de la Fecha Efectiva del Plan, a su entera discreción.

7. INFORMACIÓN RELATIVA A LAS ACCIONES Y A LOS DERECHOS QUE ELLAS CONFIEREN

7.1 Capital y acciones:

(a) Capital suscrito y pagado: US$3.146.265.152,04

(b) Número de acciones suscritas y pagadas: 606.407.693 acciones, todas ordinarias, de una misma y única serie, sin valor nominal.

7.2 Series de acciones: El capital se divide en acciones ordinarias. No hay series de acciones.

7.3 Relación entre accionistas, acreedores y otros tenedores de valores: Salvo por lo que se indica a continuación, no existen contratos, pactos, acuerdos o convenciones que alteren las disposiciones legales y reglamentarias que regulan la relación entre los derechos de los accionistas, acreedores y otros tenedores de valores emitidos o por emitir por la Sociedad.

Como fuera informado por Hecho Esencial de 18 de junio de 2022, el Plan de Reorganización, aprobado anteriormente por el Directorio de la Compañía, fue confirmado por resolución de fecha 18 de junio de 2022 por el Tribunal de Quiebras que conoce del procedimiento de reorganización de LATAM y algunas de sus filiales directas e indirectas (conjuntamente con LATAM, los "Deudores") bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América. El Plan de Reorganización, que permitirá a los Deudores emerger con éxito del procedimiento del Capítulo 11, es vinculante para la Compañía. Previamente el Plan de Reorganización ya había sido aprobado por la gran mayoría de los acreedores cuyas acreencias son afectadas por dicho Plan.

Para dar cumplimiento al Plan de Reorganización, y de acuerdo con lo aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía celebrada con fecha 5 de julio de 2022 (en adelante, la "Junta"), se acordó, entre otras cosas, la emisión de tres clases de bonos convertibles en acciones de la Compañía (en adelante, conjuntamente, los "Bonos Convertibles"), denominados Bonos Convertibles Serie G, respaldados por 19.992.142.087 acciones; Bonos Convertibles Serie H, respaldados por 126.661.409.136 acciones; y Bonos Convertibles Serie I, respaldados por 385.337.858.290 acciones; todos ellos por un monto total de US$9.493.269.524. El acta de la Junta fue reducida a escritura pública de fecha 5 de julio de 2022, otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Javier Diez Morello.

Los Bonos Convertibles quedaron inscritos en el Registro de Valores de la Comisión con fecha 2 de septiembre, bajo el N° 1116. Por su parte, las acciones de respaldo fueron inscritas en el Registro de Valores de la Comisión también con fecha 2 de septiembre, esta vez bajo el N° 1120.

El respectivo contrato de emisión de estos Bonos Convertibles consta de escritura pública de 7 de julio de 2022, otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Javier Diez Morello, el que fue modificado por escrituras públicas de 16 de agosto y 7 de septiembre de 2022, ambas otorgadas en la misma Notaría.

Los Bonos Convertibles Serie H serán destinados a captar nuevos fondos y serán suscritos con efectivo y, por ende, no se contempla la entrega de estos a los acreedores de LATAM en el procedimiento del Capítulo 11. Por el contrario, los Bonos Convertibles Serie G y los Bonos Convertibles Serie I, si bien serán ofrecidos preferentemente a los accionistas conforme lo requiere la normativa aplicable, lo cierto es que ellos están estructurados para a extinguir, mediante dación en pago, ciertas acreencias contra LATAM existentes a la fecha de presentación de la solicitud voluntaria de amparo para acogerse al procedimiento del Capítulo 11.

Los Bonos Convertibles serán ofrecidos preferentemente a todos los accionistas de la Sociedad durante un período legal de opción preferente de 30 días contemplado en la normativa aplicable, quienes tendrán derecho a suscribirlos a prorrata de la participación accionaria que les corresponda en el capital de la Sociedad. En el evento que, luego de transcurrido dicho período de opción preferente, queden Bonos Convertibles Serie G pendientes de suscripción, éstos serán entregados en dación en pago de acreencias valistas. Por su parte, en caso que luego de transcurrido el período de opción preferente quedaren todavía disponibles Bonos Convertibles Serie I, la colocación de dicho remanente está asegurada por los Acreedores Soportantes (según este término se define más adelante). Por último, en caso que luego de transcurrido el período de opción preferente quedaren todavía disponibles Bonos Convertibles Serie H, la colocación de dicho remanente también está asegurado por cuanto los Accionistas Soportantes (según este término se define más adelante) han acordado respaldar la colocación de la totalidad de los Bonos Convertibles Serie H, sin tener derecho a recibir retribución alguna a cambio de dicho compromiso. Todo lo anterior, en los términos y condiciones aprobados en la Junta, y de conformidad con lo dispuesto en el Plan de Reorganización.

El procedimiento de colocación de estos Bonos Convertibles, las principales características de estos últimos, la prorrata de suscripción, los períodos, procedimiento y relación de conversión, el destino de los fondos y demás aspectos relevantes de la colocación de estos Bonos Convertibles han sido debidamente informados al mercado mediante la publicación de los avisos de rigor.

7.4 Clasificación de riesgo:

(a) Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada: Segunda Clase Nivel 5 (cl).

(b) Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada: Segunda Clase.

8. ANTECEDENTES LEGALES DE LA EMISIÓN DE ACCIONES

8.1 Junta de accionistas: El aumento de capital fue aprobado por Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 5 de julio de 2022, la que fue reducida a escritura pública también con fecha 5 de julio de 2022, en la Notaría de Santiago de don Eduardo Javier Diez Morello, Notario Público, Titular de la Trigésima Cuarta Notaría de Santiago, con domicilio en Luis Thayer Ojeda 359, Providencia, Santiago.

8.2 Publicación e inscripción extracto: El extracto de la escritura antes citada fue inscrito a fojas 55.854, número 24.775, el 13 de julio de 2022 en el Registro de Comercio de Santiago, en la ciudad de Santiago; y fue publicado en el Diario Oficial con fecha 14 de julio de 2022.

9. CARACTERÍSTICAS DE LA EMISIÓN

9.1 Emisión:

(a) Monto máximo de la emisión y número total de acciones a emitir con cargo al aumento de capital: US$800.000.000, dividido en 73.809.875.794 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal.

(b) Porcentaje esperado acciones a emitir / total acciones post colocación: 99,1851%. Lo anterior es el porcentaje esperado que representarán las citadas 73.809.875.794 acciones en relación al total de las acciones suscritas al término de la colocación, calculado como (N° de acciones de pago / (N° acciones suscritas + N° acciones de pago)).

(c) Porcentaje esperado dispersión post colocación: 99,1851%. Lo anterior es el porcentaje esperado de dispersión que alcanzará la Sociedad una vez terminada la colocación de las

citadas 73.809.875.794 acciones, calculado como (N° acciones que se colocarán / (N° acciones suscritas + N° acciones de pago que se colocarán)).

9.2 Valor nominal acciones: No tienen.

9.3 Precio de colocación: El precio de colocación de las acciones asciende a US$0,01083865799 por acción.

9.4 Plazo de colocación y forma de pago: El plazo de colocación vence el 5 de julio de 2025. El valor de las citadas 73.809.875.794 acciones deberá efectuarse al contado en el acto de su suscripción, en dólares de los Estados Unidos de América, ya sea en efectivo o mediante trasferencia electrónica de fondos de disponibilidad inmediata; o bien en pesos, moneda de curso legal, según el tipo de cambio "dólar observado" que publique el Banco Central de Chile en el Diario Oficial en la fecha del respectivo pago, ya sea en efectivo, vale vista bancario o transferencia electrónica de fondos de disponibilidad inmediata.

9.5 Uso de fondos: Los fondos que se espera recaudar con esta emisión de acciones ascienden a US$800.000.000. Dichos fondos serán destinados al pago de acreencias bajo el Plan de Reorganización, en los términos y condiciones, y sujeto a los límites, establecidos en el mismo, y en el Acuerdo de Apoyo a la Restructuración; y el remanente, de haberlo, será destinado a capital de trabajo. Para efectos del presente prospecto, el "Acuerdo de Apoyo a la Restructuración" corresponde al acuerdo de apoyo a la restructuración (*Restructuring Support Agreement*, según su nomenclatura en inglés), suscrito originalmente con fecha 26 de noviembre de 2021, según ha sido modificado de tiempo en tiempo.

10. DESCRIPCIÓN DE LA COLOCACIÓN

10.1 Número de acciones: 73.809.875.794 acciones de primera emisión. No se contempla colocar acciones en circulación.

10.2 Tipo de colocación: La colocación se efectuará en forma directa por la Compañía.

10.3 Procedimiento: Las citadas 73.809.875.794 acciones se ofrecerán en los términos que se indican a continuación:

(a) Las acciones serán ofrecidas en forma preferente y por el plazo de 30 días contados desde la publicación del aviso de opción preferente, a los accionistas que se encuentren inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior a la fecha de publicación del aviso de opción preferente, a prorrata de las acciones que posean inscritas a su nombre. Los accionistas podrán renunciar o ceder su derecho a suscribir las acciones, respecto de todo o parte de ellas, en conformidad a las normas del Reglamento de Sociedades Anónimas. Si un accionista o cesionario de la opción nada expresare durante el período de opción preferente, se entenderá que renuncia al derecho de suscribirlas.

(b) Una vez finalizado el período legal de 30 días de opción preferente, el remanente de acciones no suscritas y pagadas durante dicho período por los accionistas o cesionarios de éstos y las que tengan su origen en fracciones producidas en el prorrateo, será ofrecido en segunda vuelta (en adelante, la "Segunda Vuelta") a los accionistas o cesionarios que hubieren suscrito acciones en dicho período de opción preferente y que hubieren manifestado a la Sociedad, al tiempo de la suscripción, su intención de participar en la Segunda Vuelta. Esta Segunda Vuelta tendrá lugar el primer día hábil bancario siguiente al día de término de dicho período de opción preferente, en la hora y lugar que determine el Directorio de la Sociedad. Una vez concluido el período de opción preferente, la Sociedad informará, como información de interés publicada en su sitio web, el remanente de acciones disponible para la Segunda Vuelta, en favor de quienes tengan derecho a suscribirlo conforme a lo indicado, con indicación de

la prorrata respectiva, la que en todo caso será ajustada si accionistas o cesionarios con derecho renunciaren a su derecho a suscribir en los términos que se indican a continuación. De esta forma, en el evento que existieren dos o más accionistas o cesionarios con derecho a suscribir dicho remanente de acciones, las acciones disponibles deberán distribuirse entre los interesados proporcionalmente, a prorrata de las acciones que hubieren suscrito durante el período de opción preferente, de manera que puedan llevarse todo el remanente en Segunda Vuelta. Los accionistas o cesionarios con derecho a participar en la Segunda Vuelta no podrán ceder dicho derecho --salvo en cuanto a la cesión de la opción para haber suscrito durante el período de opción preferente--; pero podrán renunciar en favor de los otros interesados con derecho a participar en la Segunda Vuelta a todo o parte de las acciones a que tengan derecho. Para los efectos de esta Segunda Vuelta, los accionistas o cesionarios con derecho que deseen participar en la Segunda Vuelta deberán (i) presentarse en la hora y lugar que determine el Directorio al efecto; y (ii) contar con los fondos disponibles para pagar el precio de suscripción de las acciones. Aquellos accionistas o cesionarios con derecho que no concurran en todo o en parte a suscribir este remanente en los términos y condiciones que se establecen al efecto en la presente letra (b), se entenderá que renuncian al derecho a suscribir las correspondientes acciones en favor de los demás interesados con derecho a participar en la Segunda Vuelta, de manera que entre todos los que en definitiva se presenten y cumplan con los requisitos indicados puedan suscribir todo el remanente que quede en Segunda Vuelta, con lo cual la prorrata de suscripción será ajustada y flexibilizada con tal objeto.

(c) Se deja constancia que si, al suscribir durante el período de opción preferente, un accionista o cesionario ha manifestado su intención de participar en una Segunda Vuelta conforme a lo indicado, ello no lo obliga a suscribir las acciones que le correspondan en dicha vuelta; y, en consecuencia, podrá suscribir todo o parte de esas acciones o bien no suscribir parte alguna.

(d) Si luego de la Segunda Vuelta quedare algún remanente de acciones no colocado, el Directorio ha quedado ampliamente facultado para determinar los procedimientos para ofrecer y colocar dicho remanente, con sujeción a la normativa legal y reglamentaria aplicable, entre los Acreedores Soportantes y los Accionistas Soportantes, quienes han asegurado la colocación de la totalidad de las acciones en su calidad de partes soportantes del Plan de Reorganización conforme a lo previsto en este último, en el Acuerdo de Apoyo a la Restructuración, y en los Acuerdos de Compromiso de Soporte, de acuerdo con lo informado por la Compañía mediante sendos hechos esenciales divulgados en los últimos meses (en adelante, la "Tercera Vuelta"). Para efectos del presente prospecto: (i) "Acreedores Soportantes" corresponden al grupo de acreedores valistas de LATAM representados por Evercore y ciertos tenedores de bonos chilenos emitidos por LATAM; (ii) "Accionistas Soportantes" corresponden a Delta Air Lines, Inc., Qatar Airways Investments (UK) Ltd. y el grupo Cueto; y (iii) los "Acuerdos de Compromiso de Soporte" corresponden al Acuerdo de Compromiso de Soporte (*Backstop Commitment Agreement*, según su nomenclatura en inglés), suscrito originalmente con los Acreedores Soportantes con fecha 12 de enero de 2022, según ha sido modificado de tiempo en tiempo, y al Acuerdo de Compromiso de Soporte (*Backstop Commitment Agreement*, según su nomenclatura en inglés), suscrito originalmente con los Accionistas Soportantes también con fecha 12 de enero de 2022, según ha sido modificado de tiempo en tiempo.

(e) Los contratos de suscripción de las acciones y, por ende, su inscripción en el Registro de Accionistas de la Sociedad y la entrega de las correspondientes acciones, ya sea en el período de opción preferente, en la Segunda Vuelta y en la Tercera Vuelta, serán retenidos en *escrow* (depósito) en manos de uno o más agentes de depósito hasta la ocurrencia de la Fecha Efectiva del Plan. En la Fecha Efectiva del Plan, dichos agentes entregarán los referidos contratos de suscripción a la Sociedad, y además entregarán las acciones a sus respectivos suscriptores, todo ello de conformidad con lo previsto en el Plan de Reorganización. Asimismo, los fondos que se perciban contra la firma de dichos contratos de suscripción de acciones, también serán retenidos en *escrow* (depósito) en manos de uno o más agentes de depósito en una cuenta especial de depósito, quienes los entregarán a la Sociedad en la Fecha Efectiva del Plan, todo

ello de conformidad con lo previsto en el citado Plan. Para efectos del presente prospecto, la "Fecha Efectiva del Plan" corresponde a la fecha en que el Plan de Reorganización se hará efectivo tras el cumplimiento o renuncia de las condiciones previstas en el mismo.

Se hace presente que aquellos tenedores de certificados de depósito "*American Depositary Receipts*" de LATAM, emitidos contra acciones depositadas de la Sociedad, deberán ejercer su derecho de suscripción preferente por intermedio de J.P. Morgan Chase Bank, N.A., en su calidad de banco depositario de los "*American Depositary Shares*" de LATAM.

10.4 Plazo de colocación: De acuerdo a la Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 5 de julio de 2022, el plazo máximo para colocar las acciones citadas 73.809.875.794 acciones vence el 5 de julio de 2025.

10.5 Porcentaje mínimo de colocación: La Junta Extraordinaria de Accionistas no fijó un porcentaje mínimo del total de acciones del emisor a colocar.

10.6 Procedimiento para acciones no suscritas: Tal como se indicó en la letra (d) del numeral 10.3 precedente, si luego de la Segunda Vuelta quedare algún remanente de acciones no colocado, el Directorio ha quedado ampliamente facultado para determinar los procedimientos para ofrecer y colocar dicho remanente, con sujeción a la normativa legal y reglamentaria aplicable, entre los Acreedores Soportantes y los Accionistas Soportantes, quienes han asegurado la colocación de la totalidad de las acciones en su calidad de partes soportantes del Plan de Reorganización conforme a lo previsto en este último, en el Acuerdo de Apoyo a la Restructuración, y en los Acuerdos de Compromiso de Soporte.