

20
23

MEMORIA
ANUAL



Índice

03	Presentación	32	Gobierno corporativo	64	Seguridad	108	Proveedores
06	Destacados	33	Estructura de propiedad	65	Prioridad nº 1	109	Gestión de la cadena de proveedores
09	Estrategia de sostenibilidad	36	Composición del Directorio	70	Compromiso con la sostenibilidad	113	Acerca de la memoria
10	Carta del CEO	39	Instancias de decisión	71	Objetivos y resultados	114	Temas materiales
13	Quiénes somos	44	Organigrama	72	Estrategia de sostenibilidad	117	Índice de contenidos GRI Y SASB
14	Grupo LATAM	46	Principales ejecutivos	73	Gestión ambiental	121	Índice de contenidos NCG
15	Nuestra estrategia	50	Directrices corporativas	77	Cambio climático	122	Glosario
20	Modelo de generación de valor	52	Relación con grupos de interés	84	Economía circular	123	Verificación externa
21	Línea del tiempo	54	Políticas financieras	88	Valor compartido	125	Anexos
24	Premios y reconocimientos	58	Nuestro negocio	90	Empleados	167	Informes financieros
25	Operaciones	59	Contexto de la industria	91	Mejor, más simple y transparente	168	Estados financieros
26	Operación de pasajeros	60	Resultados financieros	100	Quién hace al grupo LATAM	260	Filiales y coligadas
28	Operación de carga	62	Plan de Inversión	101	Clientes	287	Análisis Razonado
30	Flota	63	Información bursátil	102	La mejor experiencia	295	Declaración jurada
						296	Malla societaria

01 *Presentación*



En este capítulo

06 | Destacados

09 | Estrategia de sostenibilidad

10 | Carta del CEO



Presentación

GRI 2-2 Y 2-3

En su Memoria Integrada, LATAM Airlines Group S.A. exhibe cada año los principales avances y desafíos de la compañía y sus filiales, considerando los distintos ámbitos del negocio (económico, social y ambiental), gobierno corporativo y seguridad, así como las relaciones con sus grupos de interés.

La presente edición comprende el período del 01 de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2023 y cumple con los requisitos de la Norma de Carácter General (NCG) N°30 y también la N°461 de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) de Chile, la cual incorpora temáticas de sostenibilidad y gobierno corporativo a las memorias anuales. Cabe señalar que, para LATAM, esta normativa obligatoria es una oportunidad para profundizar lo ya iniciado en 2018, cuando el grupo publicó por primera vez una Memoria Integrada, es decir, un documento que integró de manera estratégica tanto las informaciones financieras como no financieras (anteriormente estas se presentaban de forma separada en dos publicaciones: Memoria Anual y Reporte de Sostenibilidad), así como hacer más visible las prácticas de gobierno corporativo que históricamente ha seguido la compañía.

En esta línea, los Estados Financieros Consolidados de LATAM, que contemplan la situación financiera al 31 de diciembre de 2022 y 2023, son parte esencial de esta memoria y fueron auditados externamente por Pricewaterhouse Cooper (PwC). Estos, además de estar disponibles en este documento, a partir de la página 168, también pueden ser consultados en los sitios web de la CMF y de Relaciones con Inversoristas de LATAM.

Por su parte, en la sección donde se entrega información vinculada a los temas relevantes de sostenibilidad y los indicadores que monitorean el desempeño del grupo en esos asuntos, se utilizó como referencia los estándares *Global Reporting Initiative (GRI)*, principal referente global para la comunicación y gestión de la sostenibilidad. A su vez, los contenidos e indicadores ligados a los estándares GRI fueron sometidos a verificación externa por Deloitte. Asimismo, la información de sostenibilidad es complementada por las métricas definidas por *Sustainability Accounting Standards Board (SASB)/ International Financial Reporting Standards (IFRS) Foundation* para compañías aéreas. Adicionalmente, esta publicación ha incorporado indicadores del Cuestionario de Sostenibilidad Corporativa de S&P Global, que anualmente es completado voluntariamente por LATAM.

La presente edición quedará disponible en el sitio web de LATAM, como también en el sitio de la CMF, a contar del mes de abril 2024.

CONVENCIONES

GRI 2-1

Moneda y Cambio

LATAM Airlines Group S.A., así como gran parte de sus filiales mantienen registros contables y elaboran sus estados financieros en dólares estadounidenses (USD). En tanto, algunas de sus filiales utilizan pesos chilenos (CLP), pesos colombianos (COP) o reales brasileños (BRL) y otras monedas locales. No obstante, los estados financieros consolidados del grupo incluyen los resultados de esas filiales convertidos a USD.

En conformidad con la Normas Internacionales de Contabilidad (IASB, por sus siglas en inglés), los activos y pasivos consideran el tipo de cambio del final del periodo. A su vez, las cuentas de ingresos y gastos toman en cuenta el tipo de cambio a la fecha de la transacción, sin embargo, puede ser adoptado un tipo de cambio mensual en caso de que las tasas no tengan una gran variación.

Nombres

LATAM Airlines Group: Con excepción de los casos en donde el contexto lo requiera, las menciones de LATAM Airlines Group se refieren a LATAM Airlines

Group S.A., entidad operadora no consolidada.

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

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

Grupo LATAM Cargo: Esta mención se refiere al conjunto de operadores de carga, es decir, LAN Cargo S.A. (LATAM Cargo Chile), Línea Aérea Carguera de Colombia

S.A. (LANCO o LATAM Cargo Colombia) y Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA o LATAM Cargo Brasil).

LAN: Las menciones de LAN se refieren a LAN Airlines S.A., la cual es actualmente conocida como LATAM Airlines Group S.A. Esto se debe a circunstancias y hechos ocurridos antes de la fecha en que se completara la asociación entre LAN Airlines S.A. y TAM S.A.

TAM: A no ser que el contexto requiera otra forma, las menciones de TAM se refieren a TAM S.A. y sus filiales consolidadas, incluyendo a TAM Linhas Aéreas S.A. (TLA), que opera bajo el nombre de LATAM Airlines Brasil, Fidelidade Viagens e Turismo Limited (TAM Viagens) y Transportes Aéreos Del Mercosur S.A. (TAM Mercosur).

ESTÁNDARES UTILIZADOS

Esta memoria incluye información requerida por la Norma de Carácter General N°461 y N°30, el estándar SASB para la industria de aerolíneas e indicadores sugeridos por el *Global Reporting Initiative* (GRI). En el documento se indica la información relacionada a cada uno de los estándares utilizados, que van ordenados en dos índices de contenido específico en las páginas 117-121. Esto, con el objetivo de facilitar la obtención de la información relacionada con cada estándar.

GUÍA PARA LEER LA MEMORIA

NCG 461

Ícono NCG N°461

Contenidos de la Norma de Carácter General N°461 que aplica a las memorias anuales en Chile.

GRI

Ícono GRI

Contenidos del estándar internacional *Global Reporting Initiative* (GRI).

SASB

Ícono SASB

Contenidos del sector de transportes de *Sustainability Accounting Standards Board* (SASB).



MÁS INFORMACIÓN

(GRI 2-3)

Cualquier sugerencia, crítica o duda sobre esta memoria puede ser enviada a los correos electrónicos investorrelations@latam.com y/o sostenibilidad@latam.com.

Destacados

Desempeño operacional y financiero

INGRESOS TOTALES

11.789 MILLONES DE DÓLARES
+23,9% vs. 2022

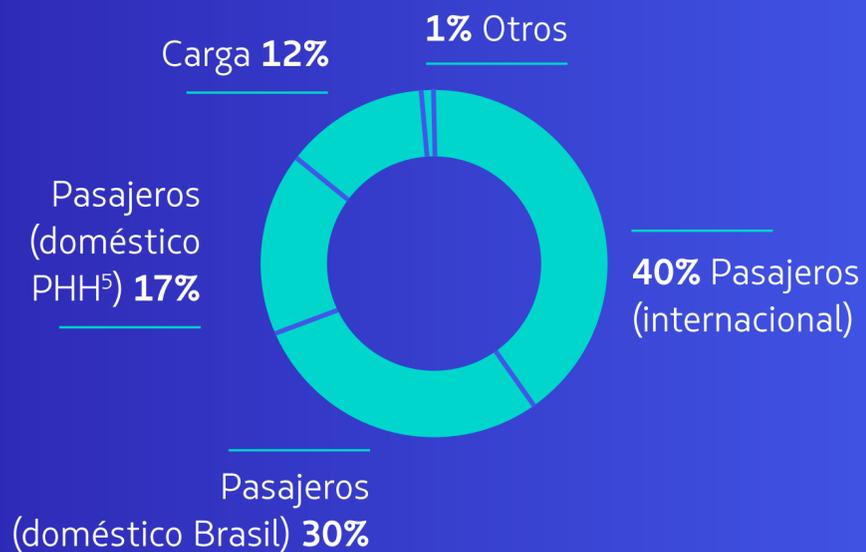
ASK

137.251 MILLONES
+20,6% vs. 2022

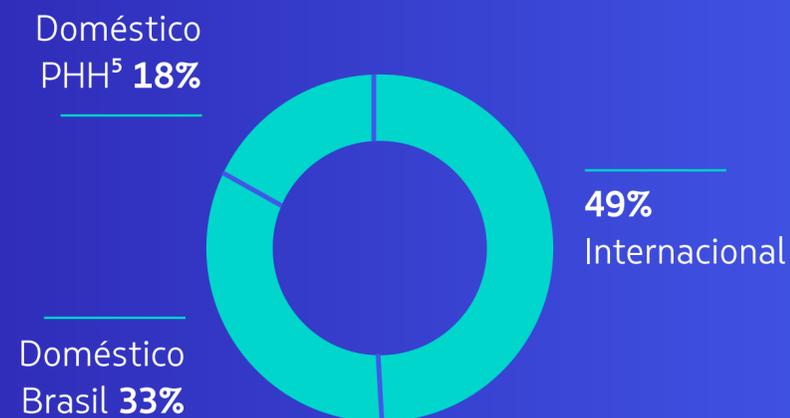
Los ingresos totales de 2023 fueron mejores que en pre-pandemia (2019) y los resultados operacionales y financieros superaron el **Guidance**¹ 2023 y el Business Plan actualizado 2022 del grupo LATAM (ambos fueron publicados).

¹ Guidance entregado en la entrega de resultados de la compañía en el Q2, 2023.

• Ingresos por unidad de negocio



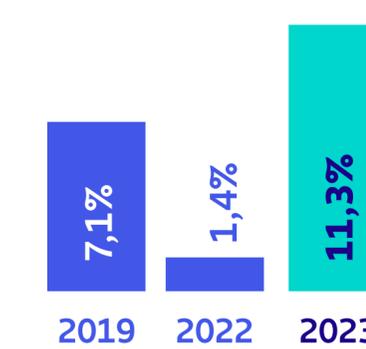
• Diversificación de operación de pasajeros (ASK)



INGRESOS TOTALES (millones de dólares)



MARGEN EBIT AJUSTADO



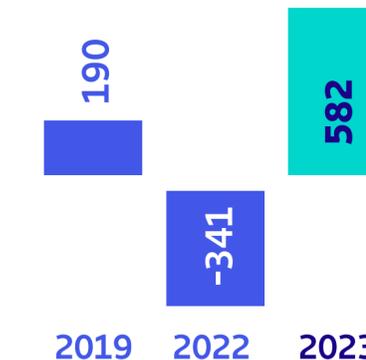
APALANCAMIENTO NETO¹

4,0x
2022
2,1x
2023

EBITDAR AJUSTADO (millones de dólares)



UTILIDAD NETA² (millones de dólares)



LIQUIDEZ³ (% últimos doce meses de ingresos)

24%
2023

¹ Fórmula de cálculo: Deuda neta / EBITDAR ajustado.

² El resultado 2022 excluye impactos no operacionales por MUSD\$1.680 debido a la reestructuración del Capítulo 11 efectuando su salida en noviembre 2022.

³ Fórmula de cálculo: Caja y equivalentes y líneas de crédito rotativas comprometidas y no utilizadas.

⁴ ASK: Acrónimo en inglés que significa "asientos-kilómetro disponibles".

⁵ PHH: Acrónimo en español que significa "países de habla hispana".



VER MÁS

En capítulo "Nuestro negocio" (página 58).



Operación de pasajeros

 **74 millones**

de pasajeros transportados

 **26 países**

 **148 destinos**

 **4 continentes***
*América, Europa, Oceanía y África

Factor de ocupación: 83,1%
Tráfico consolidado (RPK): 114.007 millones
Capacidad (ASK): 137.251 millones

Operación de carga

 **945.500**

toneladas transportadas

 **33 países** (7 exclusivos de carga).

 **166 destinos** (18 exclusivos de carga)

Factor de ocupación: 51,6%
Tráfico consolidado (RTK): 3.704 millones
Capacidad (ATK): 7.171 millones

RPK: Acrónimo en inglés que significa "pasajeros-kilómetro rentados".
RTK: Acrónimo en inglés que significa "toneladas-kilómetro rentadas".
ATK: Acrónimo en inglés que significa "toneladas-kilómetro ofrecidas".
ASK: Acrónimo en inglés que significa "asientos-kilómetro disponible".

Enfoque en el cliente

 **4 nuevas rutas** comenzaron a operar durante 2023 en el marco del primer año del joint venture con Delta Air Lines, alcanzando seis en total.

 **30 aviones ingresaron** a la flota de LATAM en 2023
5 Wide-Body
25 Narrow-Body

 **20 aviones cargueros** forman parte de la flota de carga de LATAM 2023.

 **6.481 m² de lounges** distribuidos en cinco destinos

- **Bogotá**
Aeropuerto Internacional El Dorado (BOG): 640 m²
- **Buenos Aires**
Aeropuerto Internacional Ezeiza (EZE): 653 m²
- **Santiago de Chile**
Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (SCL): 2.400 m²
- **São Paulo**
Aeropuerto Internacional de São Paulo - Guarulhos (GRU): 1.835 m²
- **Miami**
Aeropuerto Internacional de Miami (MIA): 953 m²

 **Servicio de Wi-Fi a bordo en el 99%**

de las aeronaves *narrow-body* de LATAM Airlines Brasil e inicio de la instalación en las aeronaves del mismo tipo que operan en mercados de habla hispana.

 **Más de 45 millones** de miembros inscritos en el programa para pasajeros frecuentes LATAM Pass



VER MÁS

En capítulo "Clientes" (página 101) y "Operaciones" (página 25).

Nuestra gente

GRI 2-9

35.568

empleados

Más de

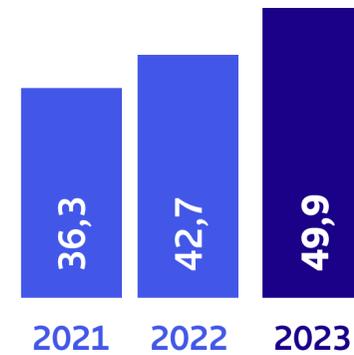
- **4.000** Pilotos
- **8.500** Tripulantes
- **6.000** Profesionales
- **7.800** Aeropuerto
- **4.800** Mantenimiento
- **4.000** Administrativo

★ **78 puntos**
en el Índice de Salud Organizacional (OHI, por sus siglas en inglés) en escala de 0 a 100.

Aumento de un punto versus el año pasado.

LATAM quedó dentro del primer cuartil de las más de mil grandes empresas a nivel mundial que aplican esta encuesta.

CAPACITACIÓN PROMEDIO
cantidad de horas/empleado



La cultura de LATAM se preocupa genuinamente de las personas y ofrece una experiencia justa, empática, transparente y simple.

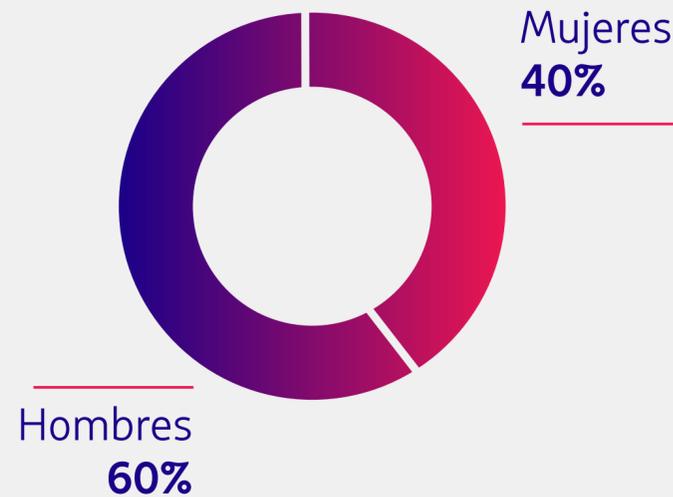
Diversidad e inclusión

🌍 **50 nacionalidades**

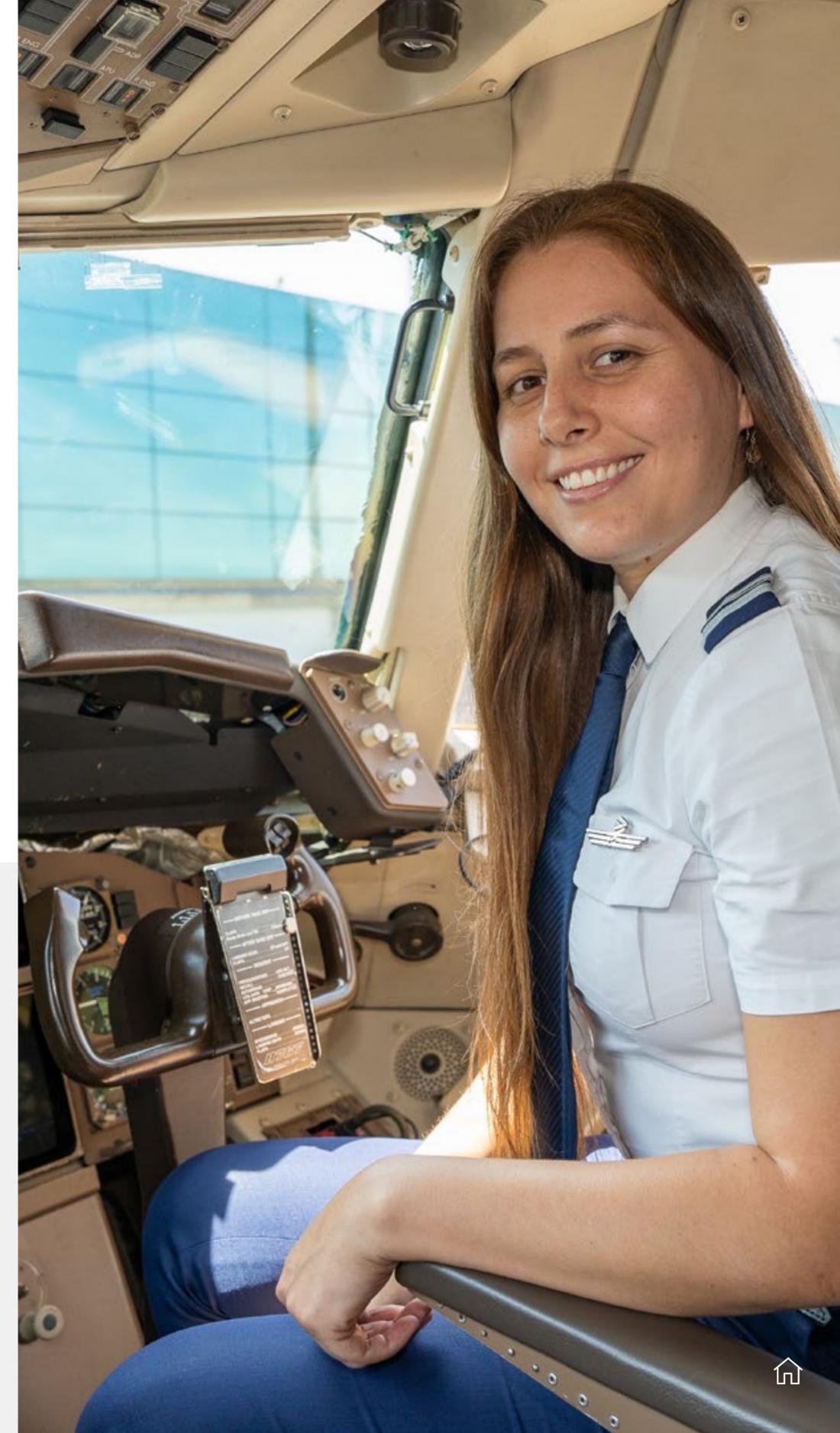
📍 Contamos con presencia en **más de 20 países** del mundo.

Matrices en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y EE.UU.

★ **78 puntos**
en la Evaluación de Inclusión en escala de 0 a 100.



VER MÁS
En capítulo "Empleados" (página 90).



Estrategia de sostenibilidad

NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD POR INDUSTRIA
SASB TR-AL-110A.2

LATAM tiene el compromiso de ser una empresa cada día más sostenible. De hecho, según la más reciente Evaluación de Sostenibilidad Corporativa (CSA, por sus siglas en inglés) de Standard & Poor's (S&P Global), LATAM fue el grupo de aerolíneas con mejor desempeño en sostenibilidad de toda América Latina y la séptima a nivel mundial en 2023.

Este logro, además, le permitió ser el único grupo de aerolíneas de la región en estar presente en la edición 2024 de "The Sustainability Yearbook", el anuario en el que la prestigiosa agencia de calificación de riesgos destaca a aquellas empresas que han tenido un crecimiento sobresaliente en la evaluación.



GESTIÓN AMBIENTAL

Se mantuvo la certificación del Sistema de Gestión Ambiental bajo el estándar del programa voluntario de Evaluación Ambiental de la IATA (IEnvA) en Etapa 2 en las filiales de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.



CAMBIO CLIMÁTICO

850.932 mil toneladas de emisiones de gases de efecto invernadero gestionadas por reducción o compensación en 2023.

110.000 ton de CO₂ reducidas, lo que representa un 35% más de disminución que el año anterior.

740.932 ton de CO₂ fueron gestionadas a través de compensación de ecosistemas estratégicos en Latinoamérica.



ECONOMÍA CIRCULAR

Eliminación de más de **1.700 toneladas** de plásticos de un solo uso¹ en toda la operación.

96% del alcance definido desde que se inició la estrategia.



VALOR COMPARTIDO

En conjunto con sus aliados, el grupo LATAM transportó en 2023, gratuitamente a favor de causas sociales y ambientales mediante el Programa Avion Solidario más de

4.500 personas & **483 toneladas de carga**

(como medicamentos, insumos médicos, alimentos y otros).

¹ Son considerados plásticos de un solo uso los cubiertos, vasos, sorbetes, bandejas, envases de alimentos y bolsas, entre otros.
Más información: www.latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/economia-circular



VER MÁS

En capítulo "Compromiso con la sostenibilidad" (página 70).

Carta del CEO



GRI 2-22

El 2023 fue un año de importantes avances para LATAM. Luego de la devastadora pandemia, que paralizó a la industria a nivel mundial, y una larga reestructuración, pudimos implementar y aplicar muchos de los aprendizajes y de los planes que el grupo se propuso en esos difíciles años.

Nuestra reflexión más importante fue entender que los resultados no deben ser un fin en sí mismo. Comprender que éstos llegan si se hacen las cosas bien.

De esta forma, decidimos construir sobre el progreso y el trabajo de los últimos 25 años. Sobre las sólidas bases que el grupo LATAM ha desarrollado: su estructura de costos y su sólido balance, su red, su marca, su programa de pasajero frecuente y su servicio, entre otros y dedicar la energía y esfuerzos a cuidar de **nuestras personas, nuestros clientes y nuestro entorno**, apoyando a las sociedades donde las empresas del grupo están presentes. Dicho de otra manera, nos propusimos trabajar por humanizar más a LATAM.

Hoy entendemos que nuestras **personas** son nuestro activo más relevante. Las empresas, antes que nada, son organizaciones sociales. Todo lo que pensamos y construimos se basa en que la gente sienta sentido de pertenencia y compromiso. Es una prioridad que, para cada uno de ellos, trabajar en una de las empresas del grupo LATAM, haga sentido profesional y personal. En 2023, el Índice de Salud Organizacional (OHI, por sus siglas en inglés) alcanzó su mejor resultado histórico, con 78 puntos. Esto coloca al grupo en el primer cuartil de las más de mil grandes empresas a nivel mundial que usan esta encuesta. Lo anterior refleja el esfuerzo del grupo por crear un entorno más justo, empático, transparente y simple para los equipos y por dar un propósito a nuestro trabajo diario.

“Cada día nos esforzamos por hacer que viajar en LATAM sea una experiencia más distintiva”. Quien lea esta frase probablemente no estará en desacuerdo con el objetivo. Es cierto que trabajamos fuertemente en mejorar la experiencia de viaje, pero hoy dedicamos la misma cantidad de esfuerzo a mejorar la experiencia completa de interactuar con LATAM en cualquier momento y en cualquier punto de contacto. La definición de producto hoy comprende todas estas interacciones. Desde la intención de viaje, hasta la recepción del equipaje.

En este sentido, en el 2023 el grupo tuvo grandes avances en mejorar su servicio en todo momento, especialmente cuando nuestros clientes tienen un inconveniente. Los resultados nos enorgullecen, pero no nos satisfacen. En Chile, Perú, Brasil y Colombia, entidades gubernamentales tienen portales de reclamos y publican periódicamente las respectivas estadísticas. En cada uno de estos 4 países, las empresas del grupo LATAM tuvieron la menor cantidad de reclamos por pasajero durante el año pasado. No obstante, somos conscientes que hay espacio de mejora y que, para algunos de nuestros clientes, no cumplimos sus expectativas. Trabajaremos en el 2024 para que estos casos sean cada vez menos.

Respecto de la experiencia de viaje, el año pasado se implementaron cambios y mejoras importantes.

Por un lado, el grupo incorporó la cabina Premium en todos sus vuelos. De esta forma, todas las operaciones en aviones narrow-body tienen cabina Premium Economy, y todos los vuelos en aviones wide-body, Premium Business. Al mismo tiempo, se continúa equipando los aviones narrow-body con wifi, llegando a un 65% de la flota. Ya cuentan con conectividad a bordo, el 99% de la flota narrow-body de la filial brasileña, más del 50% en la colombiana y el 30% de la filial chilena.

La reflexión más importante fue entender que los resultados no deben ser un fin en sí mismo. Comprender que éstos llegan si hacemos las cosas bien.

También el año pasado comenzó la construcción del Lounge LATAM en Lima, Perú, que se convertirá en la quinta sala del grupo una vez que se inaugure el nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Además, se continuó con la renovación de los lounges ubicados en los aeropuertos internacionales de São Paulo, Bogotá y Buenos Aires-Ezeiza.

Podría comentar muchas otras medidas, pero lo importante al final han sido los resultados. La herramienta que utiliza el grupo para medir la satisfacción de los clientes, a nivel general, es el Net Promoter Score (NPS). En el 2023, el NPS para la totalidad de nuestros pasajeros fue de 48 puntos, alcanzando los 55 puntos para nuestros pasajeros de alto valor y los 58 puntos para nuestros clientes de carga. Cada uno de estos resultados es el más alto de la historia.

En cuanto al compromiso con el **entorno** y con ser un aporte para las sociedades donde opera el grupo, también hubieron avances y reconocimientos. El grupo fue, nuevamente, destacado en el Sustainability Yearbook de Standard & Poor's (S&P Global). Así como también, LATAM Cargo Chile recibió el Premio a la Sostenibilidad en Carga Aérea, entregado por la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA, por sus siglas en inglés).

Si bien estos reconocimientos refuerzan que la estrategia de sostenibilidad lanzada por el grupo en 2021 en base a cuatro pilares: Gestión Ambiental, Cambio Climático, Economía Circular y Valor Compartido, va por el camino correcto, aún queda mucho trabajo por hacer. Respecto del Pilar de Gestión Ambiental, en el año 2023 se continuó trabajando en fortalecer nuestro Sistema de Gestión Ambiental, el cual se encuentra certificado IEnvA Stage 2 en Colombia, Perú, Ecuador, Brasil y Chile e ISO 14001 en nuestra base de Miami. En relación a Cambio Climático, la meta del grupo es alcanzar emisiones netas cero al 2050. Con ese objetivo en vista, el grupo LATAM trabaja en cuatro líneas de acción: Eficiencia operacional, a través de su programa Fuel Efficiency (que este año llegó a un 6,3% de eficiencia en el uso de combustible, medido sobre la misma operación tipo, desde que comenzó a implementarse; la renovación de flota, incorporando aviones de última generación, que son hasta un 20% más eficiente en el consumo de combustible en comparación a modelos anteriores; y el uso de Combustible Sostenible de Aviación (SAF, por siglas en inglés), realizando sus primeros dos vuelos internacionales en 2023; Finalmente, como medida complementaria, LATAM junto a sus clientes compensaron más de 740 mil toneladas de CO2 equivalente, en proyectos que apuntan a conservar ecosistemas estratégicos de la región.

Actualmente, existen brechas tecnológicas y logísticas que podrían limitar la factibilidad de ampliar el uso de SAF de manera significativa a nivel mundial. Es por lo anterior que el grupo LATAM, en conjunto con Airbus, anunciaron en 2023 el financiamiento de un estudio con el prestigioso MIT Joint Program on the Science and Policy of Global Change a lo largo de seis países de América Latina, que son Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México y Perú. Este reporte, que continúa en desarrollo, buscará proporcionar un análisis exhaustivo de los escenarios para el despliegue de SAF y el desarrollo de alternativas relacionadas con, entre otras cosas, la captura y almacenamiento de carbono, como también evaluar el uso de incentivos, impuestos al carbono y otros tipos de compensaciones.

Sobre el pilar de Economía Circular, el grupo se planteó un desafío muy relevante: eliminar los plásticos de un solo uso en sus operaciones. Para esto, durante los últimos tres años, LATAM unió esfuerzos entre las distintas áreas para generar una transformación, no solo a nivel operacional, sino que también, cultural. Así, el grupo logró al cierre del año 2023, una eliminación de más de 1.700 toneladas, equivalente al 96% de la línea base.

Respecto del programa “Segundo Vuelo”, que también se

enmarca dentro de Economía Circular y que busca darle una segunda vida a los uniformes en desuso. Se logró la transformación de éstos en más de 20.000 productos, a través de acuerdos con once ONGs en la región.

En tanto, para Valor Compartido, el programa Avión Solidario continuó despegando por la región. Este año se puso nuevamente a disposición la conectividad del grupo para contribuir con necesidades de salud, ambientales y frente a catástrofes naturales. El periodo cerró con 43 alianzas solidarias en cinco países de Sudamérica a través del Avión Solidario.

A su vez, LATAM fue el grupo de aerolíneas oficial de los juegos Panamericanos y Parapanamericanos 2023 y del Team Chile. El grupo tuvo la oportunidad de transportar el Fuego Panamericano desde México a Chile en uno de sus aviones y movilizar a miles de deportistas y sus familias para ser parte del gran encuentro deportivo.

Resultados financieros

Todo lo realizado en nuestra reestructuración financiera, en conjunto con las acciones que ha desarrollado el grupo con respecto a sus personas, clientes y el entorno, nos permitieron

alcanzar sólidos resultados económicos. En esta materia, LATAM cerró el año 2023 con un resultado operacional ajustado (EBIT ajustado) de 11,3%, y una sólida liquidez superior a los USD\$2.8 mil millones, lo que representa un 24% de nuestros ingresos. El grupo, asimismo, presentó una utilidad neta récord de USD\$582 millones.

Respecto del tamaño de la operación, y luego de cuatro años, el grupo logró alcanzar niveles similares a la prepandemia llegando a los 74 millones de pasajeros transportados en 2023, cifra que representó un 18,3% más que en 2022 y similar al año 2019.

Éstos resultados nos permitieron registrar un apalancamiento neto ajustado (medido como EBITDAR ajustado respecto de la deuda financiera neta) de 2.1 veces, cifra que representa una disminución muy significativa en comparación con las 4.0 veces registrado para el 2022.

Respecto del tamaño de las operaciones, y luego de cuatro años, el grupo logró alcanzar niveles similares a la prepandemia llegando a los 74 millones de pasajeros transportados en 2023, cifra que representó un 18,3% más que en 2022 y similar al año 2019. Lo anterior fue acompañado por una gran expansión y modernización de la flota. Se recibieron 30 aviones (5 wide-body y 25 narrow-body) y se transformaron cuatros aviones de pasajeros a carga, cerrando el ejercicio con 20 cargueros.

A su vez, el grupo continuó ofreciendo la mejor conectividad de la región para sus pasajeros, llegando a 148 destinos en 26 países lo que brindó a sus clientes una libertad de elección sin precedentes en destinos y servicios. Y en esa misma línea, el grupo LATAM ha estrenado cuatro nuevas rutas en el marco del joint venture con Delta Airlines, alcanzando un total de seis. Esta alianza cumplió su primer año en 2023, beneficiando a millones de clientes mediante un trabajo colaborativo constante

A nivel regional, las filiales aumentaron su presencia en todos los mercados donde operan y mantuvieron sus participaciones en tres de los cinco home markets: LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Brasil y LATAM Airlines Perú. Por su parte, LATAM Airlines Colombia incrementó su participación de mercado en nueve puntos porcentuales, con su rápida reacción para asignar capacidad adicional en Colombia.

Durante el año, LATAM Pass fortaleció su presencia como el programa de fidelización más grande de La-

tinoamérica con más de 45 millones de miembros, siendo reconocida como el “Mejor programa del año” por Frequent Traveler Awards en 2023.

Respecto de LATAM Cargo S.A. y las filiales cargueras tanto en Brasil como en Colombia, éstas tuvieron un importante rol en la logística de abastecimiento local y en las exportaciones durante el año. De hecho, las filiales de Colombia y Ecuador se transformaron en las primeras aerolíneas en cuanto al transporte de flores. Esto, debido a que la capacidad de carga, la cual es medida en ATK (“toneladas-kilómetro ofrecidas”) aumentó 14,6% en 2023 versus el ejercicio anterior.

Según lo publicado para el 2024, el grupo proyecta un crecimiento anual de entre 12% y 14% en capacidad para las operaciones de pasajeros (ASK) y de entre 10% y 12% en capacidad para la operaciones de carga (ATK).

Estos avances son el resultado de años de esfuerzo y aprendizaje, sin embargo, sabemos que tenemos aún una trayectoria por recorrer. Queremos seguir fortaleciendo al grupo LATAM en cada uno de los focos definidos, garantizando la seguridad, la atención a las personas y también buscando la eficiencia, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social.

Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a nuestros clientes que nos escogen cada día, así como a los 35 mil colaboradores que forman parte del grupo LATAM. Su compromiso con nuestra misión ha sido fundamental para impulsar el progreso y consolidarnos como un grupo más sólido, siempre orientado hacia el futuro.

Celebremos juntos el presente y preparémonos para un mañana lleno de oportunidades.

ROBERTO ALVO M.
CEO LATAM Airlines Group



02

Quiénes somos

En este capítulo

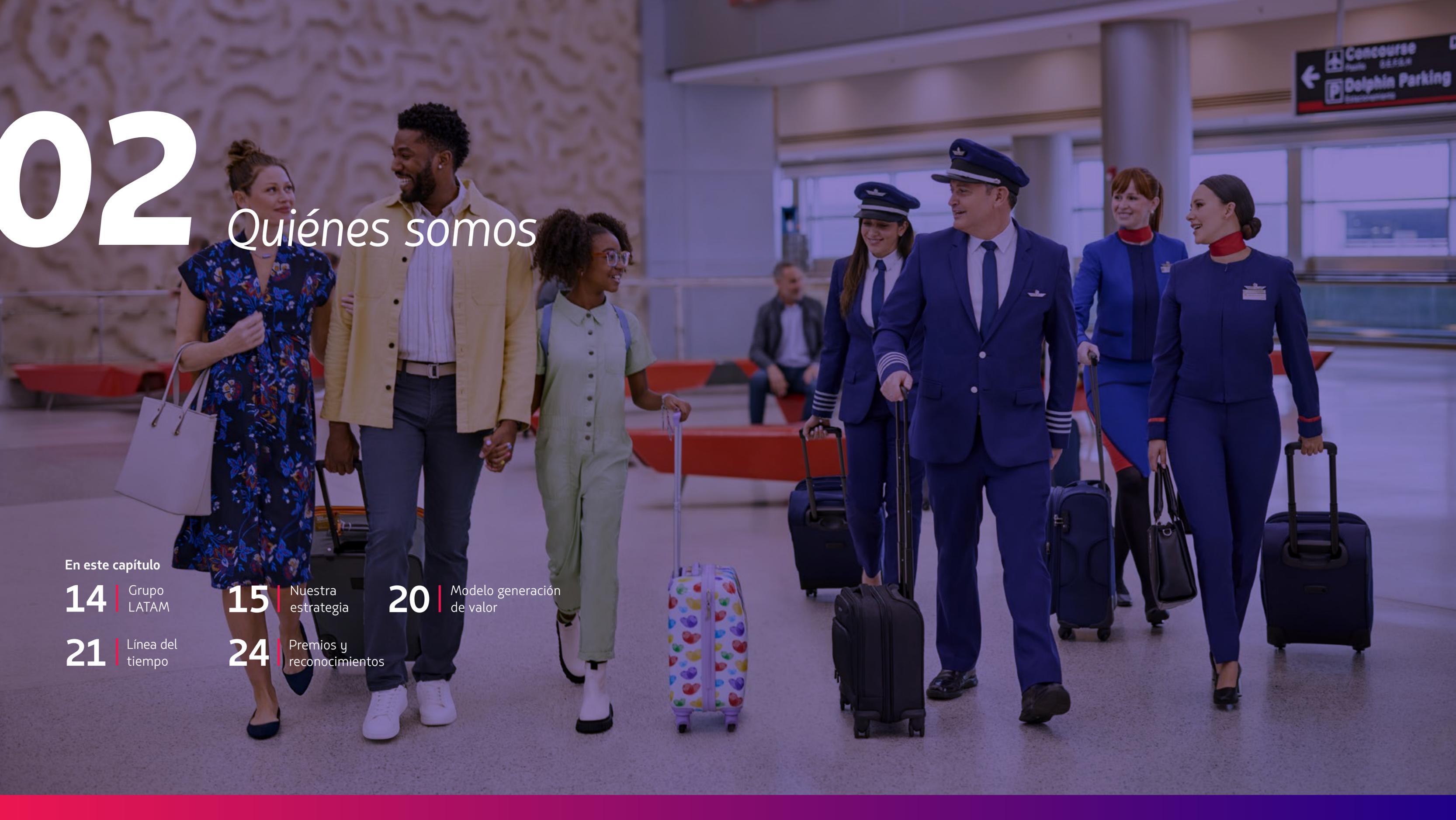
14 | Grupo LATAM

15 | Nuestra estrategia

20 | Modelo generación de valor

21 | Línea del tiempo

24 | Premios y reconocimientos





Grupo LATAM

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL Y 6.2 NEGOCIOS

GRI 2-1, 2-6 Y 3-3

LATAM es uno de los mayores grupos de aerolíneas en el mundo y el más grande en Latinoamérica, contando con operaciones en crecimiento tanto de pasajeros como de carga y con el mayor programa de pasajero frecuente en la región. En esta línea, tiene operaciones domésticas en cinco países de Sudamérica: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Además, ofrece la mejor conectividad dentro de, desde y hacia Latinoamérica, pues cubre 148 destinos en 26 países con sus operaciones de pasajeros y 166 destinos en 33 países con sus operaciones de carga.

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

Luego de salir del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos, al que se acogieron en 2020, LATAM surgió como un grupo más eficiente y competitivo, con importantes ahorros de costos, una reducción de la deuda y una consiguiente mejora en la estructura de capital. En 2023, el grupo continuó construyendo sobre este camino y mejoró sus indicadores de satisfacción de clientes y colaboradores, además de sumar 30 aviones en su flota. De igual modo, agregó 21 nuevas rutas, de las cuales 17 son internacionales y 4 domésticas.

Por otro lado, en septiembre de 2023, LATAM y sus filiales concretaron un año del *joint venture* con Delta Air Lines, que incluye a los mercados de Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Estados Unidos, Paraguay, Perú y Uruguay. Durante este período, ya han comenzado a operar seis nuevas rutas. Esto se suma a lo ya alcanzado entre LATAM y sus filiales, con Delta Air Lines desde 2019, año en el que anunciaron su acuerdo, donde figura la acumulación y canje de millas, así como beneficios para los pasajeros; terminales compartidos en los aeropuertos de Santiago (Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez), São Paulo (Aeropuerto Internacional de São Paulo – Guarulhos) y Nueva York (Aeropuerto Internacional John F. Kennedy); y, acceso mutuo a 53 salas VIP de Delta Sky Club en Estados Unidos y cinco LATAM Lounges en Sudamérica.

Igualmente, en 2023, dio pasos significativos en su compromiso de mejorar la experiencia de viaje de sus pasajeros. Así lo comprueba la Guía Oficial de Líneas Aéreas (OAG, por sus siglas en inglés), la cual indica que el grupo LATAM fue la segunda aerolínea entre las 20 más grandes con la mejor puntualidad durante 2023.



MÁS INFORMACIÓN

Operaciones	25
Estados financieros	168
Constitución Legal	126
Objeto de la Sociedad	126
Propiedades, plantas y equipos	126
Canales de venta	128
Marcas, patentes, licencias y franquicias	127
Información adicional	128



NCG 461: 2.1. MISIÓN, VISIÓN, PROPÓSITO Y VALORES

Nuestra estrategia



Cuidamos que los sueños lleguen a su destino.

Propósito



Misión

Nuestra misión es conectar la región con el mundo entero, poniendo a disposición un amplia red para el transporte de carga y pasajeros, de manera segura y cuidando de nuestros clientes, buscando siempre el balance entre el crecimiento económico, la eficiencia, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social.



Visión

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

Valores

Seguridad

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



Ser atentos

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



Sostenibilidad

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



Pilares de los objetivos estratégicos:

NCG 461: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y 4.1 HORIZONTES DE TIEMPO

Anualmente LATAM realiza un proceso de planificación estratégica transversal para revisar y/o establecer los objetivos estratégicos para el mediano y largo plazo, los cuales actualmente se detallan abajo:

1 Ser un grupo dedicado y enfocado en brindar la mejor solución a nuestros clientes.

PRODUCTO ÚNICO Y CONECTIVIDAD

Ser la aerolínea que brinda la mejor oferta de destinos hacia, desde y dentro de Latinoamérica, poniendo a disposición un programa de viajero frecuente atractivo, y entregando alternativas para todos nuestros pasajeros tomando en consideración sus motivos de viajes. Brindar un servicio de carga de excelencia, que aproveche de la mejor manera nuestros activos desplegados en el continente y el mundo.

- **Red única:** Continuar expandiendo y diversificando nuestra red de rutas para satisfacer las demandas crecientes y explorar nuevas oportunidades hacia el resto del mundo.
- **Proporcionar un producto diversificado:** Fortalecer nuestra diversidad de negocios, entregando flexibilidad en la hora de elegir a los pasajeros y clientes de carga.
- **Acuerdos estratégicos:** Potenciar acuerdos comerciales para mejorar la conectividad global y regional que contribuyan al crecimiento sostenible y a la expansión de nuestra red.

EXPERIENCIA DEL CLIENTE COMO FOCO

Ofrecer un servicio centrado en el cliente, asegurando confiabilidad, seguridad en la operación y generando fidelización con el programa LATAM Pass, ampliando los beneficios a nuestros pasajeros.

- **Experiencia integral y personalizada:** Mejorar la experiencia del cliente desde la elección del vuelo hasta la llegada del equipaje, destacando la seguridad, autonomía y facilidad en cada etapa.
- **Inversiones en tecnología y digitalización:** Comprometidos con la excelencia, continuamos incorporando tecnología en procesos clave de la experiencia de viaje.
- **Confiabilidad:** Entregar a todos los pasajeros y clientes de carga, siempre y en todo momento el 100% de los productos que prometimos entregar.

CULTURA DE PERSONAS COMPROMETIDAS

Maximizar la motivación y compromiso de nuestro equipo para brindar un servicio cercano, alegre y atento, capitalizando la pasión y dedicación de nuestra gente en el cuidado constante del cliente.

- **Cultura de desarrollo:** Fortalecer la salud organizacional mediante una cultura de aprendizaje que impulse el crecimiento profesional y personal de nuestro equipo.
- **Diversidad e inclusión:** Construir una fuerza laboral diversa e inclusiva reflejando la pluralidad de las sociedades en las que operamos.
- **Eficiencia en gestión de talento:** Mejorar la eficiencia en contrataciones y retención, consolidando líderes efectivos, garantizando equidad salarial y manteniendo altos estándares de seguridad laboral.

2 Ser un grupo de empresas financieramente sólido y saludable

EXCELENCIA OPERACIONAL

Continuar brindando una operación sin fricción y segura para nuestros colaboradores y nuestros clientes.

- **Seguridad:** Prioridad absoluta en entregar seguridad en todo momento. Que implica cuidar tanto de la seguridad de nuestros clientes como la de nuestro equipo.
- **Puntualidad:** Cuidar el tiempo de nuestros pasajeros. Poniendo el máximo de esfuerzo en que nuestros vuelos salgan y lleguen a tiempo a sus destinos.
- **Gestión proactiva de riesgos:** Seguir comprometidos con una gestión proactiva de riesgos, implementando medidas preventivas y actualizados en las mejores prácticas.
- **Relaciones con proveedores:** Mantener una relación cercana y efectiva con todos nuestros proveedores.

RENDIMIENTO EFICIENTE Y UN BALANCE DE CAPITAL SALUDABLE

Mantener una estructura de capital sólida, garantizando la sostenibilidad a largo plazo del grupo mediante una estructura financiera robusta, una operación eficiente y el crecimiento sustentable.

- **Eficiencia operacional:** Mantener un costo competitivo y eficiente para asegurar la sostenibilidad financiera.
- **Indicadores financieros sanos:** Mantener niveles dentro de nuestra política financiera y de liquidez.

3 Ser un grupo de empresas que asume los desafíos del futuro

ACTIVO SOCIAL Y SOSTENIBLE

A través de nuestro rol en el transporte y la conectividad, buscamos convertirnos en un activo que promueva el desarrollo social, ambiental y económico en los lugares donde operamos. Trabajamos para contribuir a nuestra comunidad y entorno desde, la colaboración y creación de vínculos a largo plazo con los diversos grupos con los que interactuamos.

- Avanzar en temas de sostenibilidad a través de trabajo en base a pilares de la **estrategia de sostenibilidad a largo plazo:** Gestión Ambiental, Cambio Climático, Economía Circular y Valor Compartido.

INTEGRACIÓN DIGITAL

Cambiar la forma en la que trabajamos para potenciar el uso de la tecnología, integrando la tecnología en todos nuestros procesos para mejorar la experiencia de nuestros clientes y ser cada día más eficientes y simples.

- **Innovación continua:** Mantenernos actualizados con las últimas tendencias tecnológicas y explorar nuevas oportunidades.
- **Seguridad y protección de datos:** Garantizar la seguridad y privacidad de los datos de nuestros clientes mediante la implementación de medidas de seguridad robustas y el cumplimiento de las regulaciones pertinentes.
- **Ciberseguridad:** Fortalecer constantemente nuestra cultura y sistemas para resguardar a la operación en su desarrollo tecnológico, con metodologías e infraestructuras eficientes frente a los riesgos.

SOSTENIBILIDAD: UN DESTINO NECESARIO

NCG 461 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

En 2021, el grupo lanzó su estrategia de sostenibilidad para los próximos años, luego de una serie de diálogos entre la organización y representantes de sus diferentes grupos de interés en los cinco países en donde está presente con operaciones domésticas. En ella, se definió que el grupo LATAM buscaría avanzar con desafiantes compromisos, con el objetivo de tener un rol activo en la región, generando valor económico, ambiental y social.

Las aspiraciones que guían a LATAM y sus filiales fueron construidas en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) establecidos por las Naciones Unidas para 2030.

Por su parte, el progreso en la implementación de la estrategia de sostenibilidad en cada uno de sus pilares (Gestión Ambiental, Valor Compartido, Economía Circular y Cambio Climático) es presentado regularmente al Comité Ejecutivo y anualmente al Directorio. Además, en cada uno de estos pilares se desarrollan instancias de toma de decisiones que involucran a los ejecutivos que lideran las respectivas iniciativas.

ASPIRACIONES Y COMPROMISOS DE SOSTENIBILIDAD

El grupo LATAM busca aportar mediante las siguientes aspiraciones:

- Mantener y mejorar continuamente el Sistema de Gestión Ambiental en todas las operaciones bajo el estándar IEnvA de la IATA.
- Alcanzar un crecimiento emisiones netas cero en emisiones directas (Alcance 1), tomando como base el año 2019.
- Alcanzar emisiones netas cero al 2050.
- Reducir y/o compensar el equivalente al 50% de las emisiones domésticas de gases de efecto invernadero (GEI) al 2030, con base en el 2019.
- Buscar ser cero residuos a rellenos sanitarios a 2027.
- Eliminar los plásticos de un solo uso en la operación al 2023.
- Disponer de la conectividad, capacidad y velocidad de las operaciones de pasajeros y carga para el beneficio de las comunidades en Sudamérica bajo tres frentes de acción: salud, medio ambiente y catástrofes naturales.

La estrategia de sostenibilidad del grupo LATAM hace frente a las necesidades ambientales y sociales de Sudamérica.



MÁS INFORMACIÓN

Los avances y resultados alcanzados en 2023 frente a las aspiraciones de sostenibilidad se detallan en el capítulo “Compromiso con la sostenibilidad” (página 70).





OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

NCG 461: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
GRI 2-23

LATAM está comprometido con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para el 2030 que fueron establecidos por las Naciones Unidas en 2015. De hecho, enfoca especialmente sus esfuerzos en nueve de ellos:



DERECHOS HUMANOS

NCG 461: 2.1. MISIÓN, VISIÓN, PROPÓSITO Y VALORES;
4.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS; 5.5 ACOSO LABORAL Y SEXUAL
GRI 2-23 Y 3-3

Con el objetivo de generar valor social, ambiental y económico bajo principios éticos, el grupo LATAM hizo un compromiso público de respeto a los Derechos Humanos en 2018. Este documento especifica los principios que deben seguir sus empleados, colaboradores y terceros, entre los que figura el rechazo al trabajo infantil, trabajo forzado y trabajo similar a esclavitud o a situaciones de acoso moral, físico y sexual; y el compromiso con la libertad sindical, la salud y la seguridad, la remuneración justa, las condiciones de trabajo adecuadas, sin restricciones de género, raza, edad, orientación sexual, religión y nacionalidad.

Dicho compromiso fue elaborado siguiendo lineamientos internacionales, como la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, la Carta de las Naciones Unidas y los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo, y establece las consecuencias previstas en caso de incumplimiento.

En ese sentido, cabe señalar que LATAM dispone de un canal de ética que busca detectar cualquier vulneración a los Derechos Humanos, el cual está disponible para todas las personas que interactúan con la organización, incluyendo directores, empleados y grupos de interés. Este canal es monitoreado constantemente por el equipo de *Compliance* y, en el evento de confirmar un caso, LATAM aplica planes tanto para individuos involucrados como grupos afectados, que pueden ir desde capacitaciones, *feedbacks*, suspensiones, terminaciones de relación laboral, acciones legales u otras medidas que puedan ser aplicables.

Además, la compañía cuenta con medidas de mitigación para prevenir dichas situaciones, como también para casos donde se requiere de remediación, que se definen en sus procedimientos internos.

En 2023, LATAM recibió 20 denuncias de acoso sexual, y 64 de acoso moral, según las Leyes N° 20.005 y N°20.607 de Chile, y la legislación equivalente en las jurisdicciones extranjeras donde el grupo opera. Todas estas siguieron el procedimiento correspondiente de acuerdo con lo establecido en cada país.

Pacto Global de la ONU y Principios Rectores de Derechos Humanos.

El grupo LATAM es parte del Pacto Global de la ONU que impulsa la comunidad empresarial internacional a adoptar en sus prácticas de negocios, valores fundamentales e internacionalmente aceptados en las áreas de derechos humanos, relaciones laborales, medio ambiente y combate a la corrupción.

No obstante, LATAM no adhiere formalmente a los Principios Rectores sobre Derechos Humanos y Empresas de las Naciones Unidas.



MÁS INFORMACIÓN

- Derechos humanos:
- Declaración de Compromiso
 - Acciones de mitigación de riesgos



BENCHMARKING

El grupo LATAM utiliza como herramienta de gestión, medición y *benchmark*, la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa (CSA, por sus siglas en inglés) de Standard & Poor's Global (S&P Global). En este cuestionario participan anualmente cerca de tres mil empresas de más de 60 industrias distintas, que miden su desempeño económico, social y ambiental, bajo algunos criterios transversales y otros específicos para su sector. Además, los resultados del proceso son la base de información que utilizan los Índices de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI por sus siglas en inglés) para determinar sus miembros.

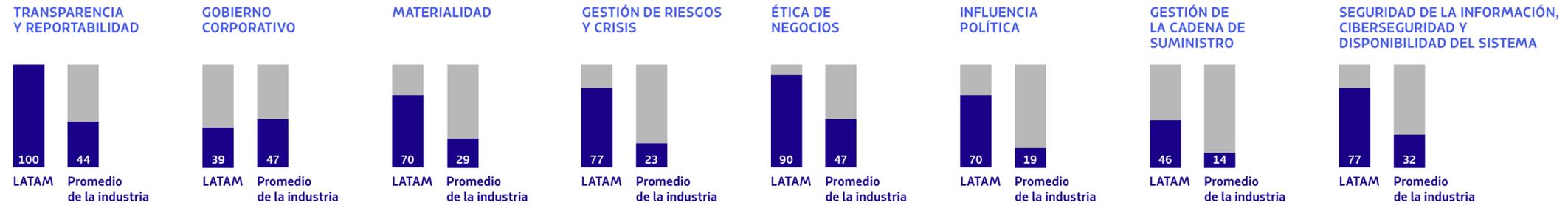
El cuestionario de evaluación de 2023 completado por el grupo LATAM consideró 26 criterios y 114 subcriterios correspondientes a la industria aérea. En un año con relevantes modificaciones en las exigencias, la organización obtuvo un puntaje que le permitió quedar en la séptima posición de su industria a nivel global y primera entre las aerolíneas de América Latina.

ANUARIO DE SOSTENIBILIDAD DE S&P GLOBAL (SUSTAINABILITY YEARBOOK 2024)

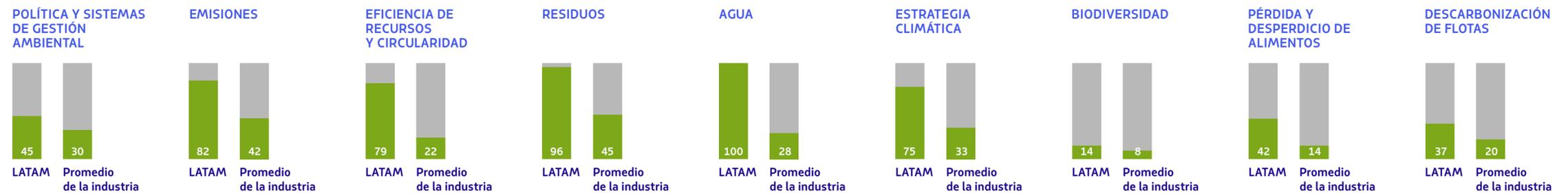
El grupo LATAM fue destacado en el *Sustainability Yearbook 2024* de S&P Global, la prestigiosa publicación que reconoció a los líderes en base a su Evaluación de Sostenibilidad Corporativa 2023 (CSA, por sus siglas en inglés).

RESULTADOS EVALUACIÓN DE SOSTENIBILIDAD CORPORATIVA 2023

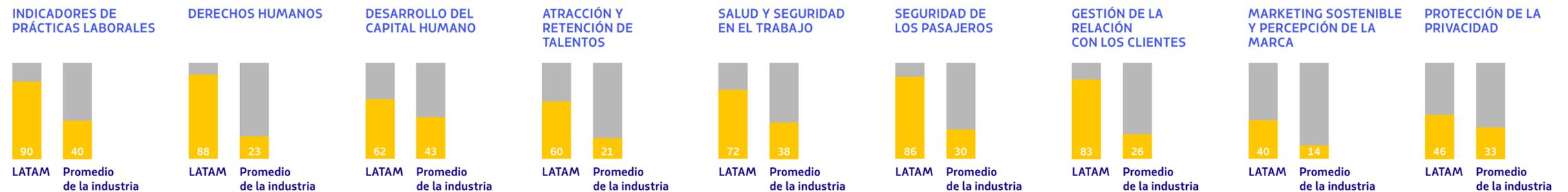
DIMENSIÓN ECONÓMICA Y DE GOBIERNO CORPORATIVO



DIMENSIÓN AMBIENTAL



DIMENSIÓN SOCIAL



* Resultados obtenidos desde la plataforma de S&P Global CSA al 29 de febrero de 2024.

Modelo de generación de valor

1. El grupo LATAM hace uso de capitales de distintas naturalezas (humano, financiero, natural, intelectual, social y relacional, e industrial) que sirven de insumo para concretar el propio negocio.

2. El grupo LATAM transforma esos insumos en resultados e impactos mediante sus actividades.

3. Materialización del trabajo: Los resultados son la dimensión más visible de la operación.

4. El valor agregado del grupo LATAM está en su capacidad para generar impactos positivos duraderos para el negocio y sus grupos de interés.

INSUMOS

Capital Humano

- Empleados

Capital Financiero

- Ingresos
- Capital
- Activos

Capital natural

- Combustible de aviación

Capital intelectual

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

Capital social y relacional

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

Capital industrial

- Flota
- Bases de Mantenimiento
- Hangares

ACTIVIDADES

Lo qué hacemos y cómo lo hacemos

Gobernanza y gestión

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

Sostenibilidad

- Gestión ambiental
- Cambio climático
- Economía circular
- Valor compartido

Orientación al cliente

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

RESULTADOS

- Amplia red de destinos
- Diversidad en la base de clientes
- Salud organizacional y oportunidades de desarrollo.
- Excelencia operacional
- Resultados financieros

IMPACTOS

Propuesta de valor enfocada en el cliente

- **Para LATAM:** Distintos perfiles y segmentos de clientes, así como diversificación de los ingresos.
- **Para los grupos de interés:** Oferta ajustada a diferentes necesidades y expectativas, así como autonomía y libertad de elección.

Conectividad

- **Para LATAM:** Participación de mercado y liderazgo en la región.
- **Para los grupos de interés:** Movilidad e impulso económico.

Seguridad

- **Para LATAM:** Fiabilidad
- **Para los grupos de interés:** Confianza

Ecoeficiencia

- **Para LATAM:** Diferencial competitivo y reducción de costos.
- **Para los grupos de interés:** Economía de recursos naturales, y menos impacto ambiental y de ruido.

Compromiso con la región

- **Para LATAM:** Ser un actor relevante en la sociedad, y tener identidad y propósito.
- **Para los grupos de interés:** Desarrollo económico, fortalecimiento social y cuidado ambiental.

Diálogo estratégico

- **Para LATAM:** Intercambio de conocimientos, desarrollo del sector y conformidad.
- **Para los grupos de interés:** Construcción conjunta y agenda de interés de los diversos públicos.

Línea de tiempo

NCG 461: 2.2 INFORMACIÓN HISTÓRICA

La historia del grupo LATAM inició en 1929 con el surgimiento de la Línea Aérea Nacional de Chile (LAN). Luego, en 1946 esta realizó su primera expansión internacional a través de un viaje que consideraba la ruta Santiago (Chile) - Buenos Aires (Argentina). Posteriormente, se sumaron rutas a Lima (Perú), Miami (Estados Unidos) y más adelante a Europa.

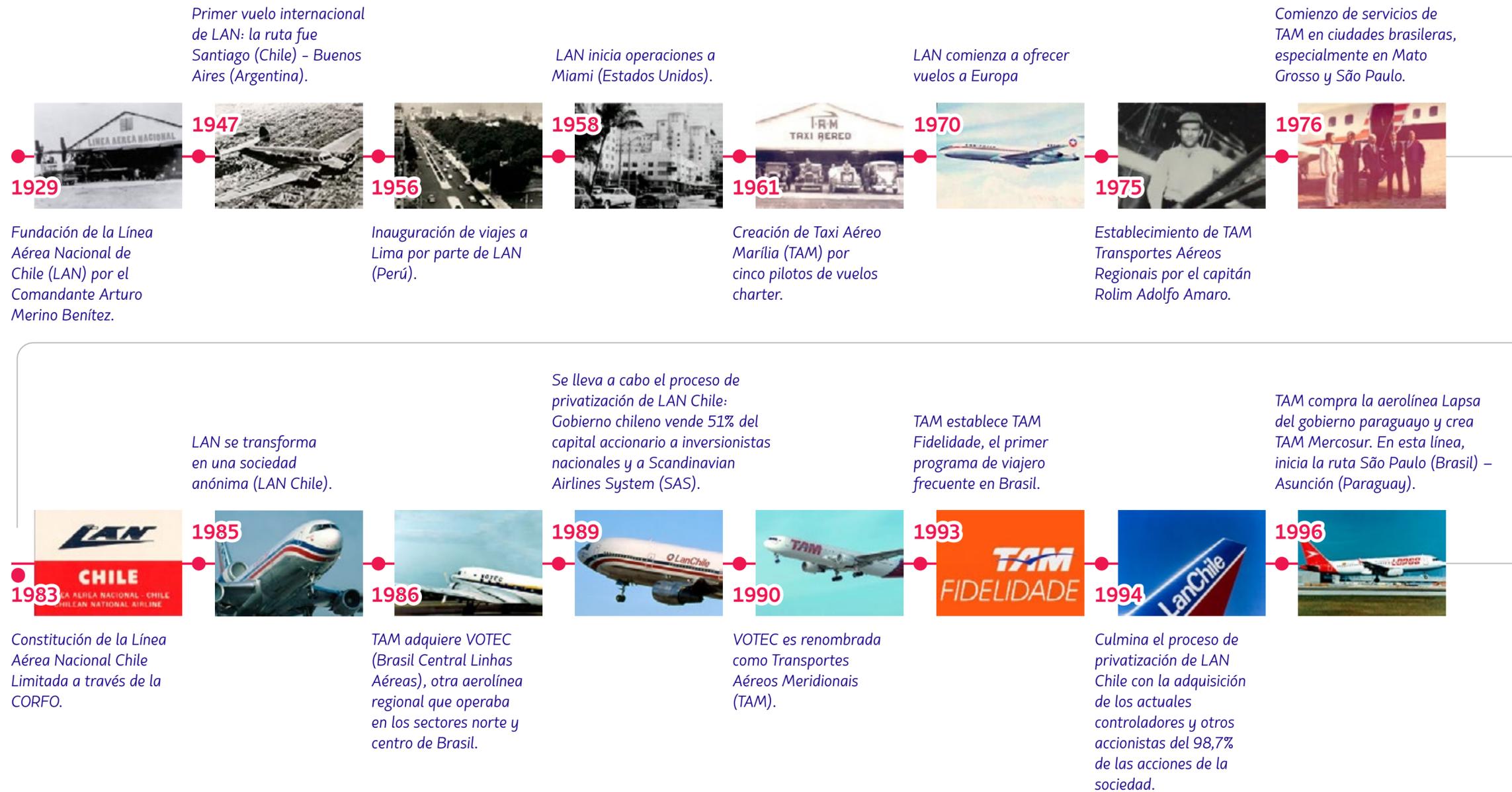
En 1983 se constituyó la Línea Aérea Nacional Chile Limitada mediante la Corporación de Fomento a la Producción (CORFO), la cual en 1985 se convirtió en sociedad anónima, bajo el nombre LAN Chile. En 1989 comenzó su proceso de privatización. Ya en 1997, en su ruta de crecimiento, la mencionada aerolínea empieza a cotizar en la Bolsa de Nueva York (NYSE, por sus siglas en inglés), transando Recibos de Depósito Americanos (ADR, por sus siglas en inglés). De esta manera, se transformó en la primera compañía de aerolíneas latinoamericana en alcanzar este hito.

Durante 2012, tras la asociación con la compañía brasileña TAM, la cual fue creada en 1961, LAN cambia su nombre a LATAM Airlines Group S.A., consolidando así su expansión a nivel regional.

En el año 2020, el grupo LATAM vivió uno de los períodos más desafiantes de su historia cuando llegó la pandemia de COVID-19, afectando todas sus operaciones, lo que implicó que las filiales en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos y Perú tuvieran que acogerse al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos. En noviembre de 2022, LATAM y sus filiales completaron exitosamente su proceso de reorganización, pudiendo reestructurar su deuda y levantar financiamiento para prepararse para una nueva etapa.

Finalmente, durante 2023, el grupo LATAM fortaleció sus operaciones tras la salida del Capítulo 11, demostrando claridad de sus objetivos tanto estratégicos como financieros. Además, cumplió un año desde el inicio de su *joint venture* con Delta Air Lines, el cual aplica en ocho mercados entre Norteamérica y Sudamérica (Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Estados Unidos, Paraguay, Perú y Uruguay).

Hitos importantes del grupo LATAM desde 1929



1997  LAN Chile lista públicamente sus acciones en la Bolsa de Nueva York (NYSE, por sus siglas en inglés), convirtiéndose en la primera aerolínea latinoamericana en transar Recibos de Depósito Americanos (ADR, por sus siglas en inglés).

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

1999  Empieza el proceso de expansión de LAN Chile: inicio de LAN Perú.

2000  LAN Chile se incorpora a oneworld®, alianza de catorce aerolíneas comerciales.

2001  Alianza de LAN Chile con Iberia e inauguración del terminal de carga en Miami (Estados Unidos). Igualmente, TAM inaugura el Centro de Tecnología y Academia de Servicios en São Paulo (Brasil).

2002  Alianza de LAN Chile con Qantas y Lufthansa Cargo.

2003  Continúa el plan de expansión de LAN Chile: inicio de LAN Ecuador.

2004  Cambio de imagen corporativa: LAN Chile pasa a ser LAN Airlines, la cual estrena la nueva clase ejecutiva para los vuelos a París (Francia) y Miami (Estados Unidos). En tanto, TAM comienza a volar a Santiago (Chile).

2005  Avance en el plan de expansión regional de LAN Airlines: inicio de LAN Argentina. Por su parte, TAM se lista públicamente en la Bolsa de São Paulo (Bovespa) y anuncia vuelos a Nueva York (Estados Unidos) y Buenos Aires (Argentina).

2006  TAM comienza a volar a Londres (Reino Unido), y Zúrich y Ginebra (Suiza) a través de un acuerdo con Air France. Asimismo, lanza la nueva clase "Premium Business" y se lista públicamente en la Bolsa de Nueva York (NYSE, por sus siglas en inglés).

2007  TAM lanza la ruta Milán (Italia) y Córdoba (España). Además, la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC) autoriza a TAM para empezar vuelos a Madrid (España) y Frankfurt (Alemania). A su vez, LAN Airlines implementa el modelo Low Cost en los mercados domésticos y recibe un aumento de capital por MUSD\$320.000.

2008  TAM termina el proceso de renovación de la flota de corto alcance formada por aeronaves de la familia A320 y se recibe el primer Boeing 777-300ER.

2009  Inicio de operaciones de carga en Colombia y de pasajeros en el mercado doméstico de Ecuador. Además, TAM estrena programa de millas "Multiplus".

2010  LAN Airlines compra la aerolínea colombiana Aires y TAM ingresa oficialmente a Star Alliance, alianza aérea fundada en el año 1997.

2011  LAN Airlines y TAM firman los acuerdos vinculantes para la asociación entre ambas aerolíneas.

2012  Nace LATAM Airlines Group S.A. a través de la asociación de LAN Airlines y TAM. En esta línea, hay una colocación de 2,9 millones de acciones.

2013  LATAM hace un aumento de capital por USD\$940,5 millones.

2014  TAM se une a oneworld®, con lo que oneworld® pasa a ser la alianza global para LATAM Airlines Group.

2015  LATAM inicia su "Plan Estratégico 2015-2018", con el foco en transformarse en uno de los grupos aéreos más importantes del mundo.

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

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



2017

2018



Inauguración del primer vuelo a Asia (Tel Aviv, Israel) y nuevo modelo de ventas llega a los vuelos internacionales.

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. A su vez, LATAM anuncia su salida de la alianza oneworld® a partir del 1 de mayo de 2020 para empezar a ofrecer millas/beneficios con las aerolíneas que tiene algún tipo de asociación.

2019



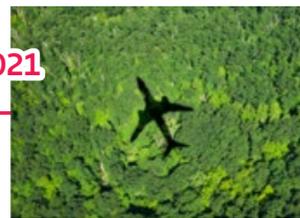
2020



El grupo LATAM y sus filiales en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Estados Unidos ingresan al proceso de reorganización financiera, acogiéndose al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos y obtiene acceso hasta USD\$2.450 millones en financiamiento del deudor en posesión (DIP, por sus siglas en inglés). Además, se estrena la unidad E-Business, con el objetivo de mejorar la experiencia digital del cliente. También, se desarrollan iniciativas de apoyo a la lucha contra el COVID-19 en América del Sur.

Lanzamiento de la nueva Estrategia de Sostenibilidad y LATAM hace público su plan de negocios a cinco años (2022-2027), así como presenta su plan de reorganización dentro del marco del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos.

2021



2022



El grupo LATAM y sus filiales salen exitosamente del proceso de Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos. Por su parte, se aprueba el joint venture con Delta Air Lines, el cual aplica a los mercados de Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Estados Unidos, Paraguay, Perú y Uruguay.

Se cumple un año desde el joint venture entre LATAM y Delta Air Lines, uniendo Norteamérica (Estados Unidos/Canadá) y Sudamérica. A su vez, LATAM avanza en la puesta en práctica de sus compromisos de sostenibilidad con un 96% de reducción de los plásticos de un solo uso, equivalente a más de 1.700 toneladas.

2023



Premios y reconocimientos



☆ ONBOARD HOSPITALITY AWARDS

LATAM fue distinguida en la categoría Sostenibilidad de los Onboard Hospitality Awards 2023, por tres de sus proyectos de economía circular implementados en su servicio a bordo.

☆ AIR CARGO INNOVATION AWARD | INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA)

Las filiales cargueras del grupo LATAM recibieron este reconocimiento de IATA por sus proyectos de reducción de plástico en las operaciones de Chile y Brasil.

☆ WORLD AIRLINE AWARDS | SKYTRAX

El World Airline Awards de Skytrax, que es considerado el premio más importante de la industria aérea, nombró por cuarto año consecutivo a LATAM como la “Mejor Aerolínea de Sudamérica”. Adicionalmente, LATAM fue distinguida por segundo año consecutivo en la categoría de “Mejor Staff de Aerolínea en Sudamérica” y también fue premiada por “Mejor Cabina Business de Sudamérica”, “Mejor cabina Economy de Sudamérica” y “Mejor salón VIP de clase ejecutiva de Sudamérica”.

☆ APEX PASSENGER CHOICE AWARDS

APEX reconoció por segundo año consecutivo a LATAM con la máxima calificación en la categoría de aerolíneas globales. En particular, fue distinguida en los Passenger Choice Awards (PCAs), el cual se basa en la votación de clientes de más de 600 aerolíneas en todo el mundo, por tener el “Mejor Confort de Asientos” y el “Mejor Catering” de Sudamérica.

☆ WORLD TRAVEL AWARDS 2023

World Travel Awards premió por octavo año consecutivo a grupo LATAM en la categoría “Aerolínea líder en Sudamérica”. Asimismo, se obtuvieron las categorías de “Mejor aplicación de aerolíneas de Latinoamérica” y “Mejor sitio web de aerolíneas de Latinoamérica”.

☆ FREQUENT TRAVELER AWARD

LATAM Pass fue premiada en los Frequent Traveler Awards (el único reconocimiento centrado en la fidelidad en los viajes en América, Europa, Medio Oriente y África y Asia Pacífico) como el “Programa del Año” y también por “Mejor servicio al Cliente” de América.

☆ PREMIO A LA SOSTENIBILIDAD | ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CARGA AÉREA (TIACA)

LATAM Cargo fue destacada en la quinta edición del Premio a la Sostenibilidad en Carga Aérea que entrega la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA, por sus siglas en inglés), por las iniciativas de la estrategia de sostenibilidad del grupo LATAM.

☆ MARCA RESILIENTE | MARCAS CIUDADANAS CADEM

Tras enfrentar y superar exitosamente la peor crisis de su historia a causa de la pandemia por COVID-19, LATAM Airlines Group fue premiada como “Marca Ciudadana Resiliente” en la edición número 13 del estudio “Marcas Ciudadanas” de CADEM.

☆ THE SUSTAINABILITY YEARBOOK 2024 | S&P GLOBAL

Los resultados de LATAM en el Cuestionario de Sostenibilidad Corporativa (CSA, por sus siglas en inglés), le otorgaron la séptima posición en la industria de aerolíneas a nivel global, y la primera posición en Latinoamérica. Además, su desempeño fue reconocido por el Libro de Sostenibilidad que publica anualmente S&P Global, donde destaca a las compañías líderes, por sus prácticas y transparencia de sostenibilidad en sus negocios.

Por cuarto año consecutivo LATAM fue reconocida con el World Airline Award de Skytrax, como “Mejor Aerolínea de Sudamérica”



03 Operaciones

En este capítulo

26 | Operación de pasajeros

28 | Operación de carga

30 | Flota



Operación de pasajeros

GRI 3-3, 2-1 y 2-6

A diciembre de 2023, el grupo LATAM aumentó 18,3% sus pasajeros transportados en comparación con el año anterior, acercándose a 74 millones de pasajeros transportados, cantidad similar a lo registrado en pre-pandemia. De hecho, la capacidad del grupo en la materia, que es medida en ASK (acrónimo en inglés que significa “asientos-kilómetro disponibles”), pasó de 113.852 millones en 2022 a 137.251 millones al cierre del año pasado, lo que representa un crecimiento de 20,6%. Además, el grupo LATAM cerró el ejercicio pasado operando, en su totalidad, 148 destinos en 26 países.

En detalle, en los **mercados domésticos**, las operaciones de pasajeros de todas las filiales de LATAM en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú alcanzaron un tamaño superior al de 2022 en términos de capacidad. En esta línea, en 2023, LATAM Airlines Chile alcanzó, en promedio, 149,8 vuelos al día, mientras que LATAM Airlines Brasil, en promedio, anotó 675,1 vuelos al día. En tanto, el conjunto de las operaciones de LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador y LATAM Airlines Perú registró, en promedio, 210,2 vuelos por día.

Por su lado, LATAM Airlines Brasil operó una capacidad (ASK) 9,5% mayor en 2023 versus el año anterior, cubriendo un total de 66 destinos. De hecho, un total de 12,9 millones de pasajeros fueron transportados dentro de Brasil. A su vez, la demanda de pasajeros en los “países de habla hispana” (PHH), que es medida en RPK (acrónimo en inglés que significa “pasajeros-kilómetro rentados”), creció 8,1% durante 2023, mientras que la oferta, la cual es medida en ASK, mostró un incremento de 6,8% y el factor de ocupación correspondió a 82%, un punto porcentual más que en 2022.

Cabe mencionar que las operaciones de pasajeros de las filiales del grupo LATAM a nivel doméstico cubren 110 destinos en total y que, durante 2023, fueron transportados 61 millones de pasajeros, es decir, un 12,9% más en comparación con el año anterior.

Por otra parte, en el **mercado internacional**, el cual considera vuelos dentro del continente América (Norteamérica, Latinoamérica y el Caribe) y hacia otros tres continentes (África, Europa y Oceanía), la oferta de pasajeros en el grupo LATAM (ASK) aumentó un 36,2% en 2023 al comparar con 2022, mientras que la demanda de pasajeros (RPK) subió en un 39,4% durante el mismo período. En este marco, un total de 13 millones de pasajeros volaron con el grupo LATAM a destinos internacionales durante el 2023 y el factor de ocupación fue de 84,9%, 1,9 puntos porcentuales por sobre la cifra registrada en 2022.

ACUERDO ESTRATÉGICO

LATAM cumplió un año de implementación de su *joint venture* con Delta Air Lines, que ha permitido inaugurar seis nuevas rutas, realizar aproximadamente 15.000 vuelos, transportar a más de tres millones de clientes y recorrer más de 90 millones de kilómetros desde su inicio. De hecho, Miami, la principal puerta de entrada del grupo LATAM a Estados Unidos, ha experimentado un aumento del 10% en su capacidad, lo que ha ampliado las oportunidades de conexión hacia 11 de las ciudades a las que Delta ofrece vuelos.

Nuevas rutas

De las seis rutas que suma el acuerdo en su primer año, cuatro son operadas por LATAM Airlines Group S.A.: Atlanta (Estados Unidos) - Lima (Perú); Bogotá (Colombia) - Orlando (Estados Unidos); Medellín (Colombia) - Miami (Estados Unidos); y São Paulo/

Guarulhos (Brasil)- Los Ángeles (Estados Unidos). En tanto, dos son operadas por Delta Air Lines: Atlanta (Estados Unidos) - Cartagena de Indias (Colombia); y Río de Janeiro/Galeão (Brasil) - Nueva York/John F. Kennedy (Estados Unidos).

Durante 2024, LATAM y sus filiales junto con Delta Air Lines buscarán inaugurar más nuevas rutas con el fin de conectar cada vez más clientes de Sudamérica con Norteamérica y viceversa.

AVANCES DEL JOINT VENTURE CON DELTA AIR LINES DESDE SU INICIO (2022)

6 rutas operativas

4 rutas

operadas por LATAM Airlines Group S.A.

2 rutas

operadas por Delta Air Lines

15.000 vuelos

+ 3.000.000 de pasajeros transportados

+ 90 millones de km recorridos

Equivalentes a la distancia de la Tierra a Marte

Operación de pasajeros del grupo LATAM en 2023

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL

BRASIL



52

Destinos

39%

Participación de mercado doméstico

Principales competidores
Gol y Azul

CHILE



16

Destinos

61%

Participación de mercado doméstico

Principales competidores
Sky Airlines y JetSmart

COLOMBIA



18

Destinos

32%

Participación de mercado doméstico

Principales competidores
Avianca, EasyFly, Satena y Wingo (Copa Airlines Colombia)

ECUADOR



7

Destinos

44%

Participación de mercado doméstico

Principales competidores
Avianca

PERÚ



19

Destinos

63%

Participación de mercado doméstico

Principales competidores
Sky Airlines Perú, JetSmart Perú y Star Perú



74 millones
de pasajeros

Tráfico consolidado (RPK):
114.007 millones
Capacidad (ASK): 137.251 millones
Factor de ocupación: 83,1%



148 destinos
del grupo LATAM

Norteamérica: 8
Sudamérica: 128
Europa: 8
Asia y Australasia: 3
África: 1



346 destinos
compartidos

Norteamérica: 112
Sudamérica: 62
Europa: 94
Asia: 41
Australasia: 18
África: 19

Fuente: Sitio web de ANAC, Brasil. La participación de mercado considera RPKs a diciembre de 2023.

Fuente: Sitio web JAC, Chile. La participación de mercado considera los RPK a diciembre de 2023.

Fuente: Sitio web de DGAC, Perú. La participación de mercado considera el número de pasajeros a diciembre de 2023.

Fuente: Diio.net. La participación de mercado de Colombia y Ecuador considera ASK a diciembre de 2023.



Operación de carga

GRI 2-6, 3-3 Y 203-2

Las operaciones de carga del grupo se distinguen por su alta capacidad de transporte, extensa conectividad y expertise en el cuidado de la carga que se transporta desde, hacia y dentro de Sudamérica. Dentro de esta se destacan las flores, pescado y fruta, en el caso de las exportaciones, y los productos tecnológicos, repuestos críticos y productos farmacéuticos, entre otros, para el caso de las importaciones. Las cifras brindadas por *WorldACD* -compañía holandesa referente global en datos de mercado de carga- indican que, durante 2023, las líneas aéreas del grupo LATAM Cargo transportaron el 45% del pescado exportado desde Chile, el 40% de los productos perecibles de Perú tales como espárragos, pescado y frutas y el 88% del pescado y el 16% de las frutas exportadas por Brasil. Asimismo, en el mercado exportador de flores, trasladó el 40% de las cargas de Colombia a Norteamérica y 65% de Ecuador, siendo líderes en el transporte de flores desde ambos países.

En términos absolutos, a lo largo de 2023, se transportaron 945.500 toneladas de carga, lo que significó un incremento de 4,9% en relación con lo registrado en 2022. A nivel de contribución, las operaciones de carga representan un 12,1% de los ingresos consolidados del grupo LATAM.

El año pasado, los ingresos por concepto de transporte de carga disminuyeron un 17% en el período comparado al 2022. En tanto, el ingreso por ATK (acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro disponibles”), disminuyó un 28% influenciado por una reducción de 21,3% en el *yield*. Esto último fue producto de la combinación de una normalización de la demanda después del *peak* producido por la pandemia y la recuperación de la capacidad *belly* (transporte en la bodega de aviones de pasajeros) a nivel industrial. Por su parte, el factor de ocupación fue de 51,7%, mientras que la capacidad de carga aumentó 15% como resultado de

los avances en el plan de expansión de la flota carguera a tres años, iniciado en 2021.

Dicho plan de crecimiento es consistente con la estrategia de largo plazo del grupo que implicaba ampliar la flota de aviones Boeing 767-300 carguero a entre 19 y 21 aeronaves. En vista de la acelerada recuperación de la capacidad *belly*, el grupo optó por una flota de 19 de estas aeronaves, las cuales son el modelo idóneo para operar en la región gracias a su eficiencia, versatilidad y tamaño. Este plan incluye el reemplazo escalonado de alguno de los cargueros más antiguos, motivo por el cual al cierre de 2023 se contabilizaron 20 aviones Boeing 767-300F/BCF. Con este progreso, LATAM Cargo logró un crecimiento de más de un 70% en su capacidad carguera en comparación a 2019.

Además, durante 2023 las áreas de carga del grupo LATAM desarrollaron nuevas rutas y trabajaron para fortalecer su propuesta de valor, diversificar sus ingresos y aumentar su productividad. En este sentido, el año pasado continuó avanzando con la implementación del nuevo sistema tecnológico que en 2022 se había aplicado en operaciones internacionales, sumando ahora las de carga domésticas de Brasil. El sistema permitirá aportar a los clientes más y mejor información respecto de su carga, entregar un servicio más eficiente y una mejor experiencia de usuario, pues todos los datos de los despachos –desde la cotización hasta el pago– se integran en una misma plataforma end-to-end. Asimismo, fortaleció su ya iniciada asociación con Webcargo y cargo.one, dos marketplaces digitales especializados en el transporte de carga internacional.

Las líneas aéreas de carga del grupo LATAM son actores claves en el abastecimiento local y la industria exportadora.

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE DE CARGA

Los esfuerzos de las líneas aéreas del grupo LATAM cargo en el diseño y la ejecución de su propuesta de valor se vieron reflejados en la evolución del *Net Promoter Score* (NPS), métrica utilizada en programas de experiencia del cliente, ya que alcanzó 58 puntos en 2023. Esta cifra representa un alza de siete puntos con respecto a 2022 y fue la mejor en la historia del negocio de carga desde que empezó la medición en 2016.

30 puntos

2021

51 puntos

2022

58 puntos

2023



33

Países

7

exclusivos de carga

Bélgica, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Países Bajos y Panamá.

vs. 3 en 2022



166

Destinos

18

exclusivos de carga

Ámsterdam, Países Bajos; Bruselas y Lieja, Bélgica; Chicago, Huntsville y Houston, Estados Unidos; Cabo Frío, Campinas y São José dos Campos, Brasil; Ciudad del Este, Paraguay; Ciudad de Guatemala, Guatemala; Ciudad de Panamá, Panamá; Santo Domingo, República Dominicana; San Salvador, El Salvador; San Pedro Sula, Honduras; Santa Lucía, México; Timehri, Guyana; y Zaragoza, España.

vs. 10 en 2022



Toneladas de carga transportadas

945.500

en 2023

900.600

en 2022

801.500

en 2021



Capacidad de carga (ATK)

7.171

millones de ATK en 2023

6.256

millones de ATK en 2022

4.788

millones de ATK en 2021

CERTIFICACIONES

Desde 2022, y siendo los primeros en el mundo en obtenerla, las líneas aéreas cargueras del grupo LATAM cuenta con la certificación *Center of Excellence for Independent Validators* (CEIV) de Baterías de Litio de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), cuyo objetivo es avalar la seguridad en la manipulación y el transporte de baterías de litio en toda la cadena de suministro. Esto se debe a que dichas baterías, ya sean solas o dentro de productos terminados, representan un riesgo por su alto nivel de combustión, y su traslado debe cumplir con estándares de seguridad a nivel global que cubren el proceso de fabricación, los ensayos, el empaquetado, la marca, el etiquetado y la documentación que las acompaña.

En esta línea, las líneas aéreas cargueras del grupo LATAM aprobaron rápidamente el proceso de auditoría, confirmando así la calidad de sus procesos de control y mitigación de riesgos, la que se extiende también a las operaciones de pasajeros, pues todos los transportes del grupo LATAM siguen los mismos procesos y protocolos.

Igualmente, desde 2017, el grupo también cuenta con la certificación *CEIV Pharma* de IATA, la cual garantiza el cumplimiento de salvaguardar la integridad de los productos farmacéuticos que requieren temperatura hasta su destino final. Esta certificación fue fundamental para el apoyo que en su momento LATAM prestó a los países con el transporte masivo de vacunas contra el COVID-19.

En 2023, las líneas aéreas cargueras del grupo LATAM fue galardonada con dos prestigiosos premios en temas de sostenibilidad. El primero, el Premio de Innovación de IATA, fue concedido en reconocimiento a sus iniciativas de Economía Circular, destinadas a reducir el uso de plástico en sus operaciones. Por otro lado, también fue distinguida con el Premio de Sostenibilidad en Carga Aérea por parte de TIACA, organización líder en la industria de carga aérea. Este reconocimiento se atribuyó a la estrategia de sostenibilidad del grupo LATAM y los avances de las filiales cargueras dentro de los tres pilares fundamentales de esta estrategia.

APOYO A INDUSTRIAS EXPORTADORAS DE AMÉRICA DEL SUR

GRI 203-2

Participación de mercado por país

BRASIL



88% del pescado y **16%** de la fruta

CHILE



45% del pescado

COLOMBIA



40% de las flores

ECUADOR



65% de las flores

PERÚ



40% de productos perecibles como espárragos, pescado y fruta

Fuente: WorldACD, considerando filiales ABSA, LANCO y LATAM Cargo.

Flota

SASB TR-AL-000.F

GRI 3-3

Al 31 de diciembre de 2023, la flota total del grupo LATAM está compuesta por 333 aeronaves que cuentan con una edad promedio de 11,48 años.

En relación a esto, las operaciones internacionales de largo alcance cuentan con 57 aviones *wide-body*, todos Boeing (modelos 767, 777, y 787 *Dreamliner* versiones 8 y 9), referentes mundiales de eficiencia en el consumo de combustible y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y ruido. En tanto, la flota dedicada a operaciones domésticas y regionales en Sudamérica, se compone de 256 aviones Airbus del tipo *narrow-body* (modelos A319, A320, A321, A320neo y A321neo). Cabe señalar que las versiones de aeronaves “neo” utilizan motores más eficientes y cuentan con mejoras aerodinámicas, así como las últimas tecnologías, las cuales proporcionan un 20% más de eficiencia en el consumo de combustible y las emisiones de carbono asociadas.

Por su parte, la flota carguera operativa del grupo LATAM totalizó 20 aviones Boeing 767F y Boeing 767BCF a 2023. De hecho, desde 2021, el grupo viene avanzando en su plan para expandir la flota carguera a través de la conversión de 10 aviones de pasajeros a cargueros. En esta línea, a lo largo de 2023, llegaron los cuatro Boeing 767 restantes de pasajeros convertidos para la operación de carga, completando así su plan de crecimiento de flota anunciado en 2021, y consiguiendo un aumento aproximado de 70% de su capacidad carguera, respecto a 2019. En tanto, para 2024, el grupo continuará avanzando en la expansión de su flota.

MANTENIMIENTO

Las actividades de mantenimiento de aviones, planificación y devolución de aviones en cumplimiento del

plan de flota se realizan en las Bases de Mantenimiento, Reparación y Operación (MRO) del grupo sLATAM en Brasil y Chile. Igualmente, las unidades realizan servicios eventuales de mantenimiento a terceros.

En ese sentido, en Brasil hay dos bases: una está ubicada en São Carlos y tiene capacidad para nueve aeronaves *narrow body* o *wide body*, mientras que la otra está en Guarulhos y tiene capacidad para reemplazos de LG y check C para B777 y 24M para la flota *narrow body*, 1 línea de servicio, la de Chile está localizada en Santiago y puede atender simultáneamente a dos aviones de tipo *narrow body* y uno *wide body*, y en Lima (Perú) se ejecutan servicios de 24M *narrow body* con una línea de producción.

Durante 2023, las cuatro bases fueron responsables por 186 servicios de mantenimiento, cifra que representa un 89% de la mantención total de la flota y un total de 1,5 millones de horas-hombre trabajadas. A su vez, el resto de los aviones quedó a cargo de proveedores externos.

Por otro lado, el mantenimiento de línea (tareas menores, preventivas y correctivas) está distribuido en distintos hangares del grupo LATAM ubicados en Congonhas y Guarulhos/São Paulo (Brasil); Santiago (Chile); Bogotá (Colombia); Quito (Ecuador); Miami (Estados Unidos) y Lima (Perú), entre otros. Esta red ofrece diversos servicios automatizados e integrados que aseguran el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y de conformidad con las regulaciones locales e internacionales.

No obstante, cabe destacar que en materia de mantenimiento, el grupo LATAM también invierte en el reemplazo de motores por modelos más modernos y eficientes en términos de combustible, contribuyendo así de manera significativa a la reducción de la huella de carbono de la flota y al fomento de prácticas más

sostenibles en la industria de la aviación. En esta línea, ha modificado los Controladores de Sistema Serial de las Unidades de Potencia Auxiliar (CCS APUs) de las aeronaves A320-200 por el APU 131-9A, el cual está configurado para disminuir el consumo de combustible. De hecho, el ahorro es de aproximadamente un 2,5% anual.



Se recibieron

30

aviones en 2023

5 *wide-body*
25 *narrow-body*

333 es el total de aeronaves de la flota del grupo LATAM en 2023

FLOTA OPERATIVA

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2023	ACTIVO POR DERECHO DE USO BAJO NIIF 16	PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPO	TOTAL
Flota pasajeros¹			
Airbus A319-100	1	39 ²	40
Airbus A320-200	46	90 ³	136
Airbus A320neo	23	1	24
Airbus A321-200	30	19	49
Airbus A321neo	7	0	7
Boeing 767-300ER	0	11	11
Boeing 777-300ER	6	4	10
Boeing 787-8	6	4	10
Boeing 787-9	24	2	26
Total	143	170	313
Flota carga			
Boeing 767-300F	1	19 ⁴	20
Total	1	19	20
Total flota	144	189	333

¹ Todos los bellies de los aviones de pasajeros están disponibles para carga.

² Incluye 28 aviones Airbus A319-100 clasificados como activos no corrientes y disponibles a la venta.

³ Incluye 7 aviones Airbus A320-200 clasificados como activos no corrientes y disponibles a la venta.

⁴ Incluye 3 aviones Boeing B767-300 Freighter clasificados como activos no corrientes y disponibles a la venta.

Para más información sobre 2, 3 y 4 consultar los Estados Financieros consolidados y auditados.

	LONGITUD (M)	ENVERGADURA (M)	ASIENTOS	VELOCIDAD CRUCERO (KM/H)	PESO MÁXIMO DE DESPEGUE (KG)
--	--------------	-----------------	----------	--------------------------	------------------------------

Operación de pasajeros – flota de corto alcance/ narrow-body

Airbus A319-100	33,8	34,1	144	830	70.000
Airbus A320-200	37,6	34,2	180	830	70.000
Airbus A320 -200neo	37,7	34,3	180	830	70.000
Airbus A321-200	44,5	34,4	224	830	89.000
Airbus A321- neo	44,5	35,8	224	800	93.500

Operación de pasajeros – flota de largo alcance/ wide-body

Boeing 767 -300ER	54,9	47,6	233	851	186.880
Boeing 777 -300ER	73,9	64,8	410	894	346.500
Boeing 787-8	56,7	60,2	247	903	227.900
Boeing 787-9	62,8	60,3	300	903	252.650

Operación de carga

Boeing 767 – 300F	54,9	47,6	N/A	851	186.880
-------------------	------	------	-----	-----	---------

SNAPSHOT

	UNIDAD	2021	2022	2023
Operación de pasajeros				
SASB TR-AL-000.A, TR-AL-000.B, TR-AL-000.C Y TR-AL-000.E				
Capacidad (ASK)	ASK - millón	67.636	113.852	137.251
Pasajeros-kilómetro rentados (RPK)	millón	50.317	92.588	114.007
Factor de ocupación (ASK)	%	74,40%	81,3%	83,1%
Ingresos/ASK	centavos de USD\$	4,9	6,7	7,4
Total de pasajeros transportados	miles	40.195	62.467	73.898
Vuelos de pasajeros al año	N/D	N/D	439.309	522.558

Operación de carga

SASB TR-AL-000.D

Capacidad	ATK - millón	4.788	6.256	7.171
Toneladas-kilómetro rentadas	RTK - millón	3.035	3.532	3.704
Factor de ocupación	ATK (%)	63,4%	56,5%	51,7%
Ingresos/ATK	centavos de USD \$	32,2	27,6	19,9
Toneladas transportadas	miles	801,5	900,6	945,5

RTK: Acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro rentadas”
ATK: Acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro disponibles”

N/A: No Aplica
N/D: No Disponible

04

Gobierno corporativo

En este capítulo

33 | Estructura de propiedad

36 | Gobierno corporativo

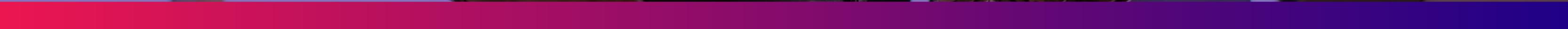
39 | Instancias de decisión

44 | Organigrama

50 | Directrices corporativas

52 | Relación con grupos de interés

54 | Políticas financieras



Estructura de propiedad

NCG 461: 2.3.1 SITUACIÓN DE CONTROL, 2.3.4 ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS Y 2.3.5 OTROS VALORES

LATAM necesita mantener un nivel adecuado de capitalización para así tener un acceso seguro a los mercados financieros y, por consiguiente, desarrollar sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a los accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

En esta línea, al 31 de diciembre de 2023, el capital estatutario de la sociedad de LATAM está representado por 604.441.789.335 acciones, todas emitidas, ordinarias y sin valor nominal. De esta cantidad, a dicha fecha se encontraban suscritas y pagadas 604.437.877.587 acciones. En tanto, el capital pagado del grupo, al 31 de diciembre de 2023, fue de MUSD\$5.003.534 dividido en 604.437.877.587 acciones de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal.

Un año antes, esto es, al 31 de diciembre de 2022, el capital pagado fue de MUSD\$13.298.486 dividido en 604.437.584.048 acciones, también de serie única, nominativas, ordinarias y sin valor nominal.

Cabe destacar que no hay series especiales de acciones ni preferencias. De esta manera, la forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias, así como la transferencia de las acciones, se rigen por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas de Chile (“LSA”) y su Reglamento.

Por su parte, en la Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM llevada a cabo el 20 de abril de 2023, se acordó una disminución de USD\$7.501.895.316,23 del capital mediante la absorción del total de las pérdidas netas acumuladas al 31 de diciembre de 2022.

Al 31 de diciembre de 2023, el grupo no cuenta con accionista controlador y el número total de accionistas registrados es de 2.100.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA

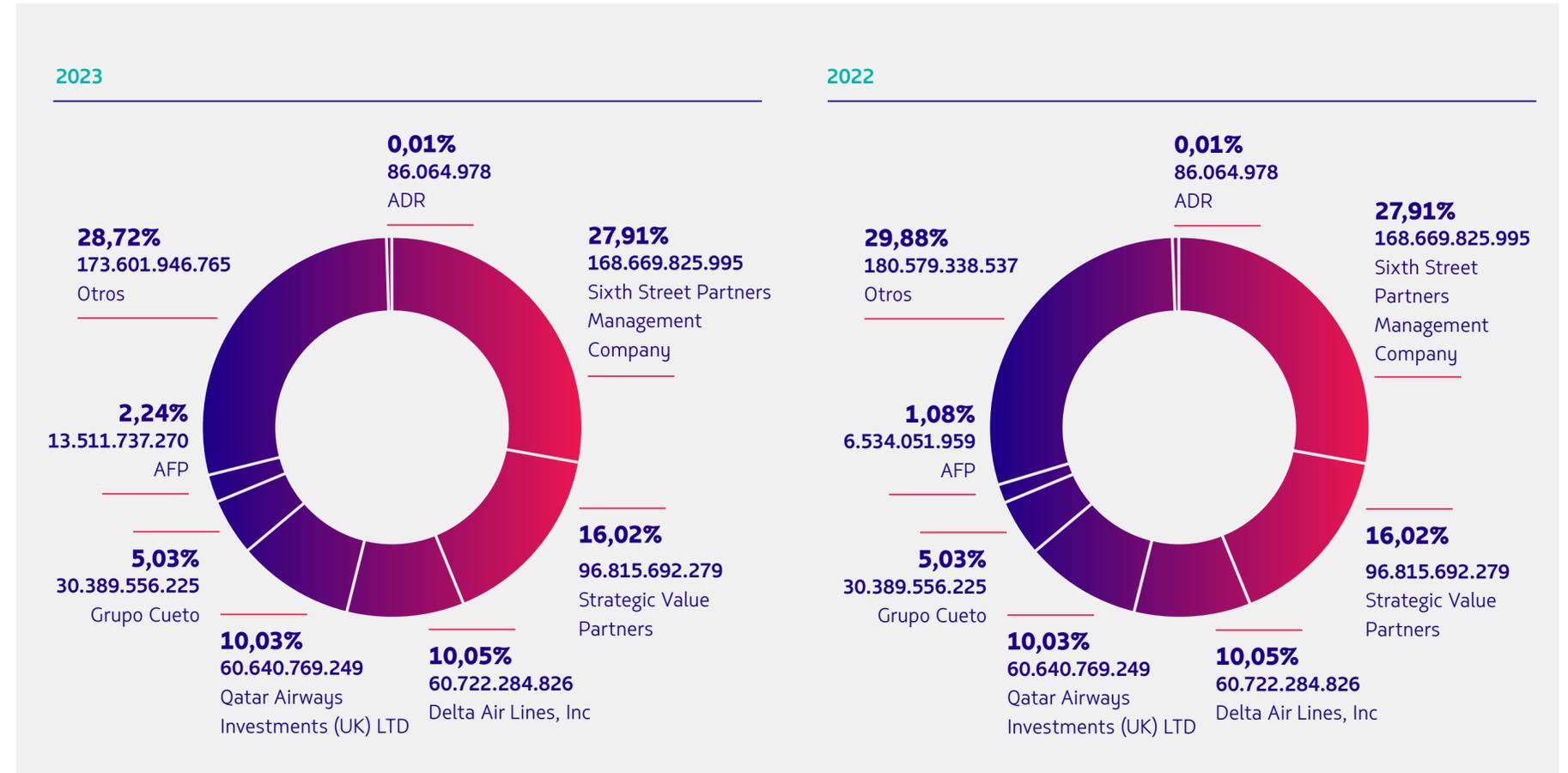
NCG 461: 2.3.2 CAMBIOS IMPORTANTES EN LA PROPIEDAD O CONTROL, 2.3.3 IDENTIFICACIÓN DE SOCIOS O ACCIONISTAS MAYORITARIOS Y 2.3.5 OTROS VALORES

	2023		2022	
	ACCIONES	PARTICIPACIÓN	ACCIONES	PARTICIPACIÓN
Sixth Street Partners Management Company	168.669.825.995	27,91%	168.669.825.995	27,91%
Strategic Value Partners	96.815.692.279	16,02%	96.815.692.279	16,02%
Delta Air Lines, Inc	60.722.284.826	10,05%	60.722.284.826	10,05%
Qatar Airways Investments (UK) LTD	60.640.769.249	10,03%	60.640.769.249	10,03%
Grupo Cueto	30.389.556.225	5,03%	30.389.556.225	5,03%
AFP	13.511.737.270	2,24%	6.534.051.959	1,08%
ADR	86.064.978	0,01%	86.064.978	0,01%
Otros	173.601.946.765	28,72%	180.579.338.537	29,88%
Total	604.437.877.587	100,00%	604.437.584.048	100,00%

PARTICIPACIÓN EN LA PROPIEDAD DE LOS DIRECTORES Y EJECUTIVOS PRINCIPALES

NCG 461: 3.4.IV EJECUTIVOS PRINCIPALES

Al igual que en 2022, Ignacio Cueto (presidente del Directorio de LATAM), Enrique Cueto (miembro del Directorio de LATAM), y ciertos miembros de la familia Cueto y entidades controladas por ellos, componen al grupo Cueto. En esta línea, al 31 de diciembre de 2023, la tenencia accionaria del grupo Cueto es del 5,03% de las acciones, mismo porcentaje que el año anterior.. No obstante, y al igual que al cierre del año anterior, no hay otros Directores ni tampoco ejecutivos principales de la Sociedad que tengan participación en la propiedad del emisor.



CAMBIOS EN LA PARTICIPACIÓN

NCG 461: 2.3.4 ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS

En los últimos tres años, los únicos cambios significativos en el porcentaje de propiedad mantenida por cualquiera de los principales accionistas actuales de LATAM (con más del 5% de participación) han sido representados por (i) una disminución

en la propiedad del grupo Cueto del 16.39% al 28 de febrero de 2022 al 5.03% al 31 de diciembre de 2023, (ii) una disminución en la propiedad de Delta Airlines del 20.00% al 28 de febrero de 2022 al 10.05% al 31 de diciembre de 2023, y (iii) una disminución en la propiedad de Sculptor Capital del 6.52% al 31 de enero de 2023 al 2.48% al 31 de diciembre de 2023.

PRINCIPALES ACCIONISTAS

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

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2023

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL	RUT	ACCIONES SUSCRITAS Y PAGADAS	%
Banco de Chile por cuenta de State Street	97.004.000-5	277,500,905,697	45,81
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	97.004.000-5	70,343,556,555	11,94
Delta Air Lines, Inc	59.288.750-9	60,722,284,826	10,05
Qatar Airways Investments (UK) Ltd	59.222.850-5	60,640,769,249	10,03
Banco Santander por cuenta de inv extranjeros	97.036.000-K	25,550,380,291	3,94
Costa Verde Aeronautica S.A.	81.062.300-4	23,789,209,717	3,94
Banco Santander Chile	97.036.000-K	15,382,571,149	3,02
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	80.537.000-9	7,394,408,211	1,19
Costa Verde Inversiones Financieras S.A.	76.183.853-9	6,592,460,617	1,09
Banchile Corredores De Bolsa S.A.	96.571.220-8	5,240,203,041	0,82
Banco de Chile por cuenta de Citi Na New York Clie	97.004.000-5	4,407,844,262	0,73
AFP Habitat S.A. Fondo Tipo C	98.000.100-8	2,232,103,282	0,41

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2022

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL	RUT	ACCIONES SUSCRITAS Y PAGADAS	%
Banco de Chile por cuenta de State Street	97.004.000-5	284.198.481.733	47,02
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	97.004.000-5	76.741.518.770	12,70
Delta Air Lines, Inc	59.288.750-9	60.722.284.826	10,05
Qatar Airways Investments (UK) Ltd	59.222.850-5	60.640.769.249	10,03
Banco Santander Chile	97.036.000-K	41.104.259.947	6,80
Costa Verde Aeronáutica S.A.	81.062.300-4	23.789.209.717	3,94
Banco Santander por cuenta de inversionistas extranjeros	97.036.000-K	13.371.541.340	2,21
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	80.537.000-9	9.678.756.864	1,60
Costa Verde Inversiones Financieras	76.183.853-9	6.592.460.617	1,09
Banchile Corredores de Bolsa	96.571.220-8	2.604.713.175	0,43
Cia de seguros de vida Consorcio Nacional de Seguros S.A.	99.012.000-5	2.328.707.088	0,39
AFP Cuprum S.A. para fondo de pensión C	76.240.079-0	2.248.823.180	0,37

DIVIDENDOS

NCG 461: 2.3.4 ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS

De acuerdo con la LSA y, siempre que no se registren pérdidas financieras acumuladas de ejercicios anteriores, LATAM debe distribuir dividendos en efectivo equivalentes al menos a 30% las utilidades liquidadas del ejercicio anterior correspondiente al resultado neto anual consolidado calculado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), sujeto a los términos del Oficio Circular N° 856 emitido el 17 de octubre de 2014 por la CMF, Chile, sujeto a excepciones limitadas.

No obstante lo anterior, si conforme al balance al 31 de diciembre del año anterior no existen utilidades líquidas en dicho ejercicio, LATAM puede optar por, aunque no está legalmente obligada, distribuir dividendos con cargo a sus utilidades retenidas.

Adicionalmente, en la medida que no existan pérdidas acumuladas de ejercicios anteriores, el Directorio, bajo la responsabilidad personal de los directores que concurran al acuerdo respectivo, podrá acordar la distribución de dividendos provisorios durante el ejercicio con cargo a las utilidades generadas durante el mismo.

Conforme a los estatutos de LATAM, el dividendo anual en efectivo debe ser aprobado por los accionistas en junta ordinaria de accionistas a ser celebrada dentro del primer cuatrimestre del año inmediatamente siguiente a aquel con cargo al cual se pagará el dividendo. Cabe destacar que todas las acciones ordinarias en circulación tienen derecho a una participación equitativa de los dividendos decretados por LATAM, a excepción de las acciones que no hayan sido totalmente pagadas por el accionista luego de su suscripción. Esta política se pretende sostener durante los próximos dos años.

A pesar de que la Sociedad presentó una ganancia de USD\$1.339.210 en el ejercicio 2022, tenía registradas pérdidas acumuladas por USD\$8.841.106. Por ende, no hubo pago de dividendos durante 2023, en conformidad con la legislación vigente.



MÁS INFORMACIÓN
Pacto de Accionistas (página 129).



Composición del Directorio

NCG 461 3.2 DIRECTORIO

GRI 2-9, 2-10, 2-11



IGNACIO CUETO
PRESIDENTE DEL DIRECTORIO*
RUT: 7.040.324-2



BORNAH MOGHBEL
VICEPRESIDENTE DEL DIRECTORIO*
RUT: EXTRANJERO

Ignacio Cueto ha sido miembro del directorio del grupo LATAM Airlines y presidente desde abril de 2017, y fue reelegido para el directorio de LATAM en abril de 2019, abril de 2020 y noviembre de 2022. La carrera de Ignacio Cueto en la industria aérea se extiende por más de 30 años. En 1985, Ignacio Cueto asumió el cargo de vicepresidente de ventas en Fast Air Carrier, una empresa nacional de carga en ese momento y también se convirtió en gerente de servicio y gerente comercial de la oficina de ventas en Miami. Posteriormente, Ignacio Cueto fue miembro del directorio de Ladeco (de 1994 a 1997) y LAN (de 1995 a 1997). Ignacio Cueto fue presidente de LAN Cargo de 1995 a 1998, director ejecutivo de negocios de pasajeros de 1999 a 2005, y presidente y director de operaciones de LAN desde 2005 hasta la fusión con TAM en 2012. Ignacio Cueto luego, se desempeñó como CEO de LAN hasta abril de 2017 y también lideró el establecimiento de las distintas filiales que la empresa tiene en Sudamérica, así como la implementación de alianzas clave con otras aerolíneas. Ignacio Cueto es miembro de la Fundación Colunga, dedicada al bienestar de la niñez, y también es miembro del grupo Cueto.. Hasta el 31 de diciembre de 2023, Ignacio Cueto compartía la propiedad beneficiosa de 30.389.446.225 acciones comunes del grupo LATAM Airlines (5,03% de las acciones en circulación del grupo LATAM Airlines) en manos del grupo Cueto.

Bornah Moghbel ha sido vicepresidente del directorio del grupo LATAM Airlines desde noviembre de 2022. Es cofundador y socio de Sixth Street, una firma de inversión líder a nivel global que ofrece soluciones de capital a empresas en todas las etapas de crecimiento. Con sede en Nueva York, Bornah Moghbel lidera las inversiones corporativas de Sixth Street en mercados públicos, así como su negocio de inversión de activos globales. Después de cofundar Sixth Street en 2009, Bornah Moghbel estableció la presencia de la firma en Europa antes de regresar a Estados Unidos en 2016. Antes de unirse a Sixth Street, Bornah Moghbel fue inversor en Silver Point Capital y comenzó su carrera en el grupo de *financial sponsors* en UBS Investment Bank. Obtuvo un B.A. en Economía, con altos honores, y una especialización en Administración de Empresas de la Universidad de California, Berkeley.

*Nota: El directorio del grupo LATAM fue reelecto con fecha 15 de noviembre de 2022.



ENRIQUE CUETO
DIRECTOR TITULAR*
RUT: 6.694.239-2

Enrique Cueto ha sido miembro del directorio del grupo LATAM Airlines desde abril de 2020. Anteriormente, ocupó el cargo de director ejecutivo (“CEO”) del grupo LATAM Airlines, desde la fusión entre LAN y TAM en junio de 2012. Desde 1983 hasta 1993, Enrique Cueto fue director ejecutivo de Fast Air, una aerolínea chilena de carga. De 1993 a 1994, Enrique Cueto fue miembro del directorio de LAN Airlines. Posteriormente, Enrique Cueto ocupó el cargo de CEO de LAN hasta junio de 2012. Enrique Cueto es miembro del directorio de la de la Fundación Colunga, dedicada al bienestar de la niñez, así como también, hace 15 años es parte del Directorio de la Fundación Endeavor, una organización dedicada a la promoción del emprendimiento en Chile. Enrique Cueto es licenciado en ciencias económicas por la Universidad Católica de Chile y es hermano de Ignacio Cueto, presidente del directorio. Enrique Cueto también es miembro del grupo Cueto. Hasta el 31 de diciembre de 2023, Enrique Cueto es el propietario beneficiario de 30.389.446.225 acciones comunes del grupo LATAM Airlines (5,03% de las acciones en circulación del grupo LATAM Airlines) en manos del grupo Cueto.



FREDERICO CURADO
DIRECTOR TITULAR*
RUT: EXTRANJERO

Frederico Curado ha sido miembro del Consejo de LATAM Airlines Group desde noviembre de 2022, como director independiente. Asimismo, ha sido director independiente de Transocean desde 2013, es presidente de su Comité de HSE y Sostenibilidad, y miembro del Comité de Gobierno Corporativo. Frederico Curado también es director independiente en ABB desde 2016 y es presidente de su Comité de Compensación. Fue CEO de Embraer desde 2007 hasta 2016 y CEO de Ultrapar desde 2017 hasta 2021. Frederico Curado es licenciado en Ingeniería Mecánica-Aeronáutica por el Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) y tiene un MBA Ejecutivo de la Universidad de São Paulo, Brasil.

*Nota: El directorio del grupo LATAM fue reelecto con fecha 15 de noviembre de 2022.



ANTONIO GIL NIEVAS
DIRECTOR TITULAR*
RUT: 23.605.789-5

Antonio Gil Nievas se unió al Consejo de Administración del grupo LATAM Airlines en noviembre de 2022. También es miembro del consejo en Sociedad Química y Minera de Chile S.A., una empresa chilena listada en la Bolsa de Nueva York (NYSE). Antonio Gil Nievas cuenta con más de 25 años de experiencia en roles de liderazgo estratégico, gerencial, financiero e inversiones a nivel global, europeo y latinoamericano. Fue CEO de Moneda Asset Management y trabajó en JP Morgan, donde se desempeñó como *managing director*, CFO Global y miembro de los comités ejecutivos globales de varias empresas, entre otros cargos, y fue con anterioridad consultor estratégico de BCG. Antonio Gil Nievas es licenciado y cuenta con un máster en ingeniería industrial con especialización en electrónica por el ICAI (Universidad Pontificia Comillas, España). Obtuvo su MBA de la Harvard Business School y también completó el Programa Ejecutivo de Stanford.



MICHAEL NERUDA
DIRECTOR TITULAR*
RUT: EXTRANJERO

Michael Neruda ha sido miembro del Consejo de LATAM Airlines Group desde noviembre de 2022. Es socio de Sixth Street, una destacada firma global de inversión que ofrece soluciones de capital a empresas en todas las etapas de crecimiento. Michael Neruda es jefe de reestructuración e inversiones en Distressed y lidera las inversiones transversales de Sixth Street en empresas donde se puede utilizar una combinación de experiencia en mercados públicos y financiamiento de capital privado para mejorar la hoja de balance de una empresa. Antes de unirse a Sixth Street en 2015, fue director en Watershed Asset Management, donde lideró las inversiones de esa firma en los sectores de consumo y energía. Michael Neruda fue anteriormente analista de inversiones en MHR Fund Management, Silver Point Capital y Merrill Lynch. Obtuvo una licenciatura en ciencias de la gestión y la ingeniería de Stanford University, y es titular de la certificación CFA. Michael Neruda ha sido miembro del consejo de administración y representante de los inversores en numerosos consejos corporativos, incluidos LATAM Airlines, Neiman Marcus y Stallion Infrastructure Services, además de servir en la Junta de Gobernadores de los Boys & Girls Clubs de San Francisco.



BOUK VAN GELOVEN
DIRECTOR TITULAR*
RUT: EXTRANJERO

Bouk van Geloven se unió al Consejo de LATAM Airlines Group en noviembre de 2022. Es el director gerente del equipo de inversión en Norteamérica en Strategic Value Partners LLC, al que se unió en 2014, con un enfoque en sectores como aerolíneas, infraestructura, embalaje e industriales. De 2011 a 2014, Bouk Van Geloven estuvo en J.P. Morgan Cazenove en su equipo de asesoría estratégica de fusiones y adquisiciones. Bouk Van Geloven tiene dos maestrías en ciencias en econometría y finanzas Cuantitativas de la Vrije Universiteit Amsterdam. Ha formado parte de múltiples juntas directivas mientras estuvo en SVP y actualmente es miembro de las juntas directivas de Klöckner Pentaplast, y forma parte del Comité Asesor de Mattress Firm.



SONIA VILLALOBOS
DIRECTORA TITULAR*
RUT: 21.743.859-4

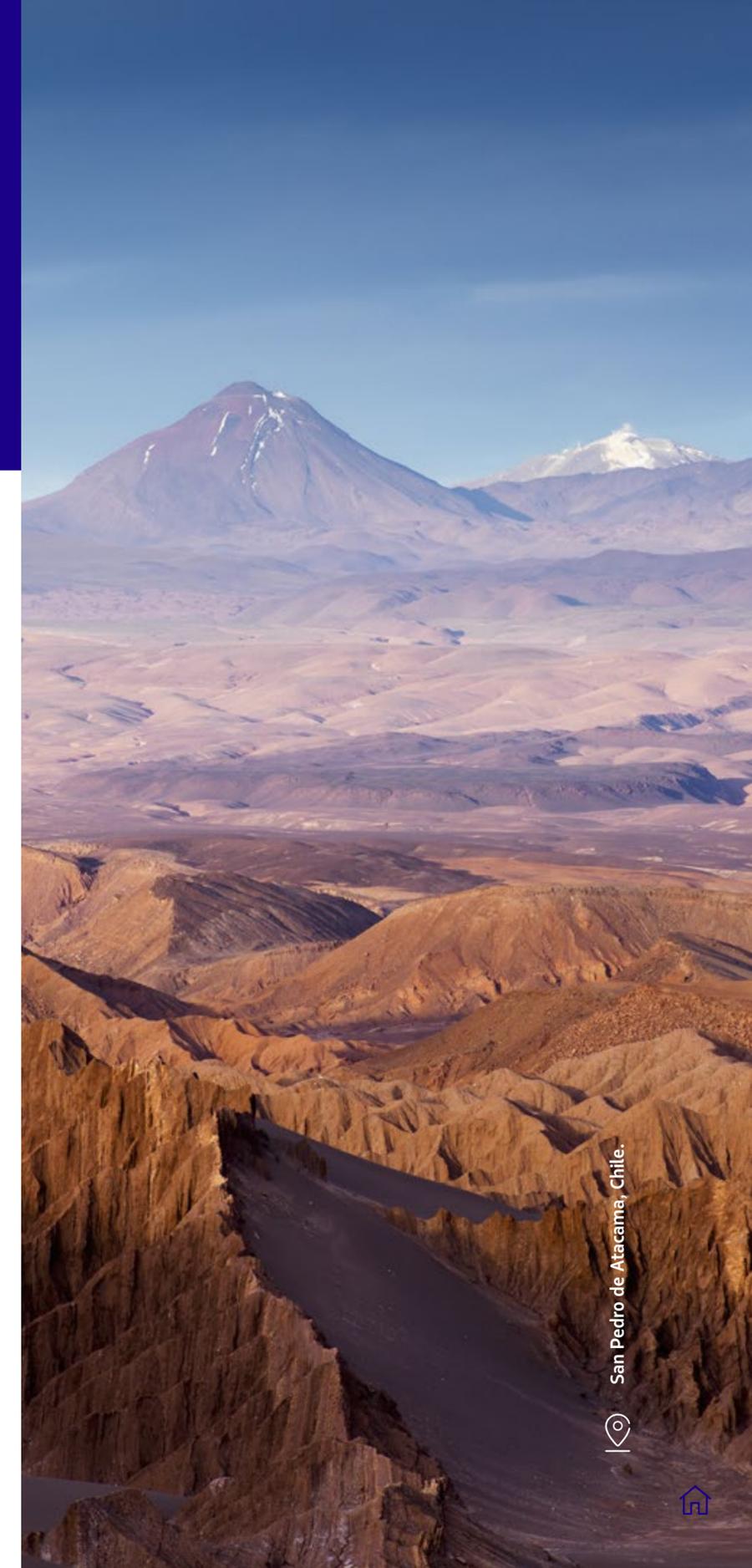
Sonia J.S. Villalobos se unió al Consejo de LATAM Airlines en agosto de 2018. Sonia Villalobos es ciudadana brasileña y socia fundadora de la empresa Villalobos Consultoria. Desde 2016, ha participado como miembro regular del directorio de empresas brasileñas cotizadas, como Petrobras y Telefónica Vivo. Entre 2005 y 2009, fue gerente de fondos en Latinoamérica, en Chile, gestionando fondos mutuos e institucionales de Larraín Vial AGF. De 1996 a 2002, Sonia Villalobos fue responsable de las inversiones de Capital Privado en Brasil, Argentina y Chile para Bassini, Playfair & Associates, LLC. A partir de 1989 fue jefa de investigación del Banco de Inversiones Garantía. Se graduó en administración pública por la Escola de Administração de Empresas de São Paulo en 1984 y obtuvo una maestría en finanzas de la misma institución en 2004. Fue la primera persona en recibir la certificación CFA en América Latina, en 1994.



ALEXANDER WILCOX
DIRECTOR TITULAR*
RUT: EXTRANJERO

Alexander Wilcox ha formado parte del directorio del grupo LATAM Airlines desde octubre de 2020. Alexander Wilcox reside en los Estados Unidos y cuenta con una amplia experiencia en la industria de la aviación desde 1996, incluyendo su rol como fundador de JetBlue Airways y como presidente fundador y director de operaciones de una gran aerolínea en la India. Alexander Wilcox es cofundador y CEO de JSX, un operador aéreo de transporte público chárter en los Estados Unidos y el charter y el charter mejor valorado de América del Norte según el NPS. Además, ha sido miembro de la Henry Crown Fellowship del Instituto Aspen desde 2011 y también miembro del capítulo de Dallas de la Organización de Presidentes Jóvenes (YPO Gold). Wilcox es piloto privado desde 1987. De la misma manera, es parte del consejo de administración de The Compass School of Texas, una escuela primaria en Dallas. Alexander Wilcox tiene un título de licenciatura en Ciencias Políticas e Inglés de la Universidad de Vermont.

*Nota: El directorio del grupo LATAM fue reelecto con fecha 15 de noviembre de 2022.



Instancias de decisión

NCG 461: 3.2 DIRECTORIO Y 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO

GRI 2-9, 2-10 Y 2-11

Quien define y monitorea las directrices estratégicas de LATAM Airlines Group S.A. es el Directorio. Este está compuesto por nueve directores titulares, los cuales son electos individualmente por periodos de dos años mediante el sistema de voto acumulativo, es decir, cada accionista tiene un voto por acción y puede emitir todos sus votos a favor de un candidato o distribuirlos entre varios. Este sistema se realiza para asegurar que los accionistas que detentan un 10% de las acciones en circulación puedan elegir al menos a un representante.

Cabe precisar que esta estructura es fija y que en casos de contingencia o crisis (principalmente en emergencias aéreas) el Directorio no sufre cambios y continúa funcionando normalmente apoyando la continuidad operacional del negocio.

SESIONES

NCG 461: 3.2 DIRECTORIO

El Directorio realiza tanto sesiones ordinarias como extraordinarias de manera regular y conforme a las necesidades sociales, siguiendo los requisitos legales. Estas no cuentan con un tiempo mínimo de dedicación ya sean presenciales o remotas. De acuerdo a lo establecido en los Estatutos de la Sociedad, el Directorio debe reunirse, en sesiones ordinarias, a lo menos una vez por mes, salvo en febrero, lo que implica un mínimo de once reuniones ordinarias anuales.

Durante 2023, la asistencia promedio en las 17 sesiones ordinarias y extraordinarias realizadas fue de un 98,7%. En detalle, la asistencia a las reuniones fue de 100% por parte de los directores, Ignacio Cueto, Enrique Cueto, Frederico Curado, Antonio Gil, Michael Neruda, Bouk Van Geloven y Alexander Wilcox, mientras que fue de

94,1% por parte de la directora, Sonia Villalobos y del director, Bornah Moghbel.

Para cada sesión, los integrantes del Directorio son citados con la debida anticipación, por lo general una semana antes, y cuentan con acceso a un sistema de información digital donde se centralizan los documentos con antecedentes relevantes para su preparación, actas de reuniones anteriores, y también se indican las materias que tratará el encuentro. Este sistema documenta el registro histórico de los documentos del Directorio desde 2016 y se actualiza aproximadamente un mes después de cada sesión con las actas correspondientes, quedando disponibles hacia adelante.

VISITAS EN TERRENO

NCG 461: 3.2 DIRECTORIO

En 2023, el Directorio llevó a cabo visitas a algunas instalaciones del grupo LATAM. Durante el año visitaron las instalaciones de mantenimiento de São Carlos en Brasil, los hangares en Guarulhos (GRU) y Congonhas (CGH), y las instalaciones corporativas en Santiago (Chile) y Miami (Estados Unidos), incluyendo este último las operaciones de Cargo.

Dichas visitas, que tenían como objetivo conocer en mayor detalle la operación y las opiniones de los equipos locales, fueron acompañadas por el gerente general y otros ejecutivos principales del grupo.

REUNIONES CON UNIDADES DE GESTIÓN DE RIESGO, AUDITORÍA INTERNA Y RESPONSABILIDAD SOCIAL Y CON LA EMPRESA DE AUDITORÍA INTERNA

NCG 461: 3.2.VI DIRECTORIO Y 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO

Según se indica más adelante, el Directorio se impone a través del Comité de Directores, que cumple el

también rol de Comité de Auditoría, el que reporta mensualmente al Directorio, a través de la cuenta que entrega el Presidente del Comité de Directores al Directorio, en el seno de las reuniones ordinarias que este último celebra cada mes, sobre auditoría y control interno de la Sociedad, que incluyen las materias de auditoría interna y gestión de riesgos. Las principales temáticas que se tratan en materia de auditoría interna corresponden, entre otras, a la aprobación y seguimiento del plan de auditoría interna, monitoreo del avance y resultados de la auditoría externa y de la certificación SOX (Ley Sarbanes Oxley); y en materia de gestión de riesgos corresponden a revisión del estado general de los principales riesgos y de su gestión.

La Compañía cuenta con un Sub-Comité del Directorio, denominado Sub-Comité de Estrategia & Sostenibilidad, que revisa las materias de responsabilidad social de la Compañía, y que le reporta al Directorio.

El Directorio se reúne con la empresa de auditoría externa a cargo de la auditoría de los estados financieros, cuatro veces al año, lo que ocurre en sesiones adicionales y extraordinarias, para revisar y aprobar los estados financieros de la Sociedad, trimestrales y anuales.

Adicionalmente, esa empresa de auditoría presenta al Directorio, habitualmente una vez al año, lo que a veces coincide con alguna de las cuatro sesiones mencionadas, el plan de trabajo de auditoría externa para el año siguiente. Las principales temáticas que se tratan en materia de auditoría externa corresponden a la planificación del trabajo, su alcance y las áreas



MÁS INFORMACIÓN
Manual de Prácticas Corporativas.

de foco; los resultados de la auditoría, incluyendo un breve repaso de los principales puntos de atención y cualquier recomendación que haya surgido.

En todas las reuniones de Directorio mencionadas participan regularmente el Gerente General, el Vicepresidente de Finanzas y el Vicepresidente Legal, así como los ejecutivos principales a cargo de las distintas materias que se revisan en cada sesión de Directorio.

COMITÉ DE DIRECTORES

NGC 461: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO Y 3.2 DIRECTORIO VI Y VII

Según lo indicado, el Comité de Directores reporta mensualmente al Directorio, a través de la cuenta que entrega el Presidente del Comité de Directores al Directorio, en el seno de las reuniones ordinarias que este último celebra cada mes, sobre auditoría y control interno de la Sociedad, que incluyen las materias de auditoría interna y gestión de riesgos.

A su vez, en cumplimiento con los requisitos de la LSA, la Ley Sarbanes-Oxley de los Estados Unidos de América y los lineamientos de la *Comisión de Bolsa y Valores* de los Estados Unidos (SEC, por sus siglas en inglés), el Comité de Directores también funciona como Comité de Auditoría.

En esta línea, las principales temáticas que se tratan en materia de auditoría interna corresponden, entre otras, a la aprobación y seguimiento del plan de auditoría interna, monitoreo del avance y resultados de la auditoría externa y de la certificación SOX (Ley Sarbanes Oxley); y en materia de gestión de riesgos corresponden a revisión del estado general de los principales riesgos y de su gestión.

El área de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad, a cargo, entre otras, de las materias de responsabilidad social, le reporta al Gerente General y presenta generalmente una vez al año al Comité de Directores y al Directorio. En dichas reuniones se ha presentado el avance en la implementación de la Estrategia de

Sostenibilidad del Grupo LATAM, revisando sus cuatro pilares: gestión ambiental, cambio climático, economía circular y valor compartido.

En todas las sesiones del Comité de Directores mencionadas participan regularmente el Vicepresidente Legal, así como los ejecutivos principales a cargo de las distintas materias que se revisan en cada sesión de Directorio. No participa regularmente el Gerente General en dichas sesiones.

De hecho, el área de Auditoría y Control Interno, la cual está a cargo de materias de auditoría interna y de gestión de riesgos, le reporta regularmente al Comité de Directores. Ello se lleva a cabo en las mismas sesiones que celebra el Comité de Directores. En este sentido, durante el ejercicio 2023, el Comité de Directores se reunió en diez oportunidades con el área de Auditoría y Control Interno para tratar los temas de auditoría interna, y en otras dos oportunidades, también con la misma área, para tratar temas de gestión de riesgos.

Por su parte, el Comité de Directores también se reúne con la firma de auditoría externa a cargo de la revisión de los estados financieros, cuatro veces al año, lo que ocurre en sesiones ordinarias y extraordinarias, para revisar y pronunciarse sobre los estados financieros de la Sociedad, trimestrales y anuales, en los términos previstos en el artículo 50 bus de la Ley sobre Sociedades Anónimas. Adicionalmente, se reunieron en tres oportunidades donde las principales temáticas que se tratan en materia de auditoría externa corresponden a la planificación del trabajo, su alcance y las áreas de foco; relación con los requisitos normativos en materia de comunicación; el enfoque de auditoría consolidado, entre otros. Asimismo, esa empresa de auditoría presenta al Directorio, habitualmente una vez al año, lo que a veces coincide con alguna de las cuatro sesiones mencionadas, el plan de trabajo de auditoría externa para el año siguiente; los resultados de la auditoría, incluyendo un breve repaso de los principales puntos de atención y cualquier recomendación que haya surgido. En todas las sesiones del Comité de Directores mencionadas participa regularmente el Vicepresidente de Finanzas. No participa regularmente el Gerente General en dichas sesiones.

Además del Comité de Directores o Comité de Auditoría, LATAM cuenta con otros cuatro subcomités que apoyan al Directorio en la toma de decisiones: Estrategia & Sostenibilidad, Liderazgo, Finanzas y Clientes. Tanto al 31 de diciembre de 2022 como al 31 de diciembre de 2023, el Comité de Directores era conformado por Frederico Curado, Michael Neruda y Sonia J. S. Villalobos, todos considerados independientes según el artículo 10A de la SEC. En tanto, de acuerdo con la LSA chilena, sólo el Director y Presidente del Comité de Directores, Frederico Curado, califica como director independiente, es decir, no tiene vínculos, intereses, dependencia económica, profesional, crediticia o comercial, de naturaleza o volumen relevante con LATAM, las demás sociedades del grupo, ni con los ejecutivos principales, además de no poseer relaciones de parentesco con estos últimos, entre otras características.

Por su lado, además del Comité de Directores o Comité de Auditoría, LATAM cuenta con otros tres subcomités que apoyan al Directorio en la toma de decisiones: Estrategia & Sostenibilidad, Liderazgo y Finanzas.

CAPACITACIÓN Y EVALUACIÓN DEL DIRECTORIO

NGC 461: 3.2 DIRECTORIO

GRI 2-17 Y 2-18

Luego de cada elección y siguiendo la Política de Inducción los nuevos miembros del Directorio reciben la información y los antecedentes relacionados a los asuntos bajo evaluación y análisis por parte del Directorio, así como una capacitación sobre el marco regulatorio y deberes aplicables al cargo de director. Todo aquello incluye, entre otros aspectos, temas desostenibilidad, incluido responsabilidad social; políticas y directrices, particularmente el Código de Conducta; asuntos del negocio; riesgos; y aspectos financieros y contables de LATAM.

Luego de la derogación de la NCG N° 385 y la incorporación de varias de sus materias en la Memoria Anual, el Directorio no ha implementado evaluaciones de desempeño adicionales.

ESFERA EJECUTIVA

GRI-13

La esfera ejecutiva de LATAM se divide en cinco grandes áreas. Estas son Clientes, Personas, Operaciones, Comercial y Finanzas. Todas cuentan con una clara división de responsabilidades para la ejecución y el monitoreo de la estrategia del grupo. En esta línea, los ejecutivos de esas cinco áreas, además de los vicepresidentes de Legal y Compliance, Tecnología y Digital, Asuntos Corporativos y el CEO de Brasil forman un Comité Ejecutivo, el cual se reúne semanalmente con el CEO de LATAM. Asimismo, el área de Planificación Estratégica apoya al Comité Ejecutivo y otras vicepresidencias participan en las reuniones para tratar temas específicos.

Cabe señalar que cada filial cuenta con un CEO, así como con un grupo de ejecutivos. Ellos son los responsables de cada una de las operaciones, respectivamente.

SOSTENIBILIDAD

NGC 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA Y 3.2.VI. DIRECTORIO Y

3.6.IV GESTIÓN DE RIESGOS

GRI 2-12 Y 2-13

El compromiso con la sostenibilidad es parte integral del negocio y de la toma de decisiones en todos los niveles de LATAM. De acuerdo a ello, la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad en conjunto con los líderes de la organización y de acuerdo con los objetivos de la compañía y las mejores prácticas a nivel mundial, define la estrategia del grupo en la materia e impulsa su implementación en los países donde opera.

Con el fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos, trimestralmente, Asuntos Corporativos consolida información sobre los principales avances y brechas asociados a Gestión Ambiental, Cambio Climático, Economía Circular y Valor Compartido, que abordan las materias ambientales y sociales prioritarias

para la organización. En esa línea, regularmente y de acuerdo a su criticidad y pertinencia, se presentan los resultados a los miembros del Comité Ejecutivo y al CEO del grupo para la toma de decisiones y sumado a lo anterior, anualmente, se desarrolla una instancia de revisión por la dirección de los resultados del Sistema de Gestión Ambiental (SGA).

No obstante, como máxima instancia para el análisis de resultados y la toma de decisiones estratégicas en sostenibilidad está el Comité de Estrategia y Sostenibilidad del Directorio, al cual le reporta y al efecto se presenta anualmente el estado de avance de las aspiraciones y compromisos en el tema, incluidas las materias de responsabilidad social. De hecho, en 2023, esta presentación se realizó en el último trimestre.

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



Parque Nacional Torres del Paine, Chile



GESTIÓN DE RIESGOS

GRI 3-3

NGC 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

En el grupo LATAM los procesos y gobernanza en esta materia se guían por la Política Integral de Gestión de Riesgos, cuyo propósito es apoyar el logro de los objetivos estratégicos del grupo, estableciendo un modelo transversal para gestionar los riesgos que comprometen: la sustentabilidad, la continuidad operacional, los clientes, las finanzas y la reputación, junto con identificar las principales funciones y estrategias a desarrollar para cada uno de ellos.

Roles y responsabilidades

El Directorio es el responsable de velar por la existencia de un proceso integral, aprobar las políticas asociadas y promover una cultura de riesgos. Para esto, encarga al Comité de Directores supervisar el desarrollo y evaluación de los riesgos relevantes para la compañía.

A su vez, el Comité de Directores delega a la Gerencia de Riesgos la administración del modelo, lo cual implica detectar, supervisar y consolidar constantemente los riesgos más relevantes para las empresas del grupo LATAM. Para lograr esto, la Gerencia de Riesgos da asistencia y centraliza la información recogida por los diferentes líderes de las distintas áreas de la Compañía, quienes tienen la responsabilidad directa de identificar, evaluar, monitorear y gestionar los riesgos que corresponden a sus áreas.

Por otro lado, el grupo LATAM cuenta con el área de Auditoría Interna, la cual se ocupa de asegurar de forma independiente el funcionamiento, efectividad y cumplimiento del Modelo de Gestión de Riesgos de la organización. Este equipo es liderado por el Director de Auditoría y Control Interno, que reporta directamente al Comité de Directores.

Modelo de tres líneas de defensa

Tomando como referencia metodologías internacionales para la gestión de riesgo, el grupo LATAM ha establecido un modelo de tres líneas de defensa para mantener un proceso adecuado de identificación y mitigación.

En esta estructura, la primera línea está integrada por los dueños de procesos del negocio, quienes son los principales responsables de la identificación, evaluación, gestión y monitoreo de sus riesgos.

Adicionalmente, se han establecido áreas que operan como segunda línea de defensa, que tienen por objeto brindar apoyo y asesoría especializada a los negocios para gestionar adecuadamente, a través de la aplicación de marcos y metodologías específicas, los riesgos relacionados a sus áreas. Por ejemplo, el área de Seguridad Operacional lo hace siguiendo el programa de Safety Management System (SMS); la Gerencia de Sostenibilidad aplica la doble materialidad para identificar, evaluar y priorizar riesgos ambientales, sociales y económicos o de gobierno corporativo; y la Gerencia de Seguridad de la Información cuyos estándares se basan en las normas ISO/IEC 27001 y NIST, entre otros.

Las áreas de segunda línea realizan también procesos de inspección, verificación y auditorías externas. Ejemplo de esto son las inspecciones y auditorías externas para el proceso de certificación bajo el estándar de IATA Environmental Assessment (IEnvA) para las filiales en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, así como las pruebas de sistemas y análisis de estrés que lleva a cabo el equipo de ciberseguridad, entre otras.

Estas actividades son complementadas con las funciones de aseguramiento de Auditoría Interna, que actúa como tercera línea de defensa.

MODELO DE TRES LÍNEAS DE DEFENSA LATAM

PRIMERA LÍNEA

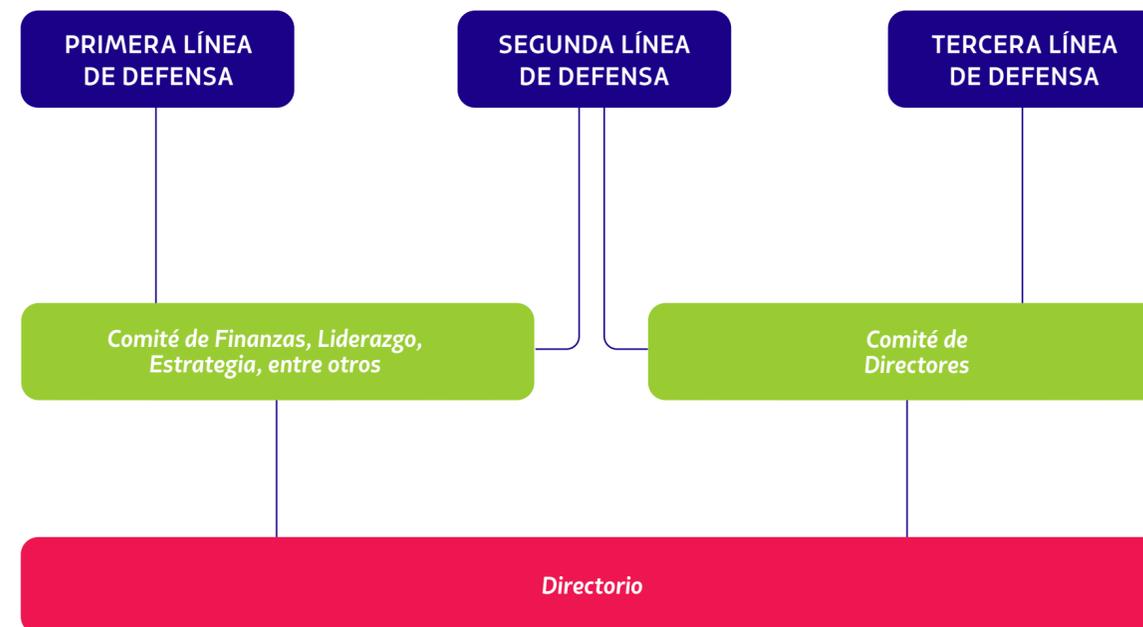
- **Responsable:** Dueños de procesos de negocio.
- **Rol:** Responsabilidad directa de identificar, evaluar, monitorear y reportar los mismos, como también establecer medidas de mitigación para que los riesgos mantengan niveles adecuados con lo definido por el directorio.

SEGUNDA LÍNEA

- **Responsable:** Gerencia de riesgos y otras gerencias asociadas a modelos específicos como: Seguridad Operacional, Compliance, Contraloría, Seguridad de la Información, Sostenibilidad, entre otros.
- **Rol:** Apoyar metodológicamente y brindar asesoría especializada, supervisar y monitorear a la primera línea en su proceso de gestión de riesgos.

TERCERA LÍNEA

- **Responsable:** Auditoría interna
- **Rol:** Evalúa de forma independiente la efectividad del proceso integral de gestión de riesgos, así como la adecuada la aplicación de las políticas y procedimientos.



MÁS INFORMACIÓN
En capítulo "Anexos" (página 142).

Evaluación y mitigación de riesgos

La Gestión Integral del Riesgo, forma parte de un proceso primordial que permite tratar eficazmente la incertidumbre del grupo LATAM, identificando riesgos y oportunidades, optimizando la capacidad de generar valor y alcanzar los objetivos estratégicos de la organización. Este proceso es continuo y debe ser mantenido considerando que la Gestión de Riesgos es dinámica, estructurada y metódica pero adaptable en el tiempo, ya que se ajusta a los contextos internos y externos del grupo LATAM y se fortalece mediante el aprendizaje y la experiencia que la organización va adquiriendo en el tiempo.

Para esto ha implementado un modelo integral de gestión de riesgos que usa como referencia metodologías como ISO 31.000 y COSO ERM. Este proceso se basa en la evaluación y ponderación de los potenciales impactos y la probabilidad de ocurrencia de los riesgos. La evaluación de los impactos considera varias dimensiones, como financiera y reputacional, y las probabilidades se califican en una escala de remota a casi cierta.

La Gerencia de Riesgos actualiza cada trimestre el estado de exposición de los principales riesgos corporativos, entregando un reporte a los diferentes responsables para su revisión y gestión con las respectivas áreas. Además, en 2023, el equipo de Riesgos realizó dos presentaciones al Comité de Directores con la actualización de los riesgos del grupo, en abril y diciembre (ver detalle en páginas 131-132).

El grupo implementa estrategias concretas para mitigar riesgos y garantizar la estabilidad operativa. Algunos ejemplos de estos son el ámbito financiero, donde existe un manual para la cobertura de combustible y de tipo de cambio para reducir la exposición al precio del combustible y el tipo de cambio. En términos operacionales, cuenta con una sólida cobertura de seguros y adopta medidas proactivas de seguridad, como el Sistema de gestión de Seguridad (SMS) y el Plan de Respuesta a Emergencias.

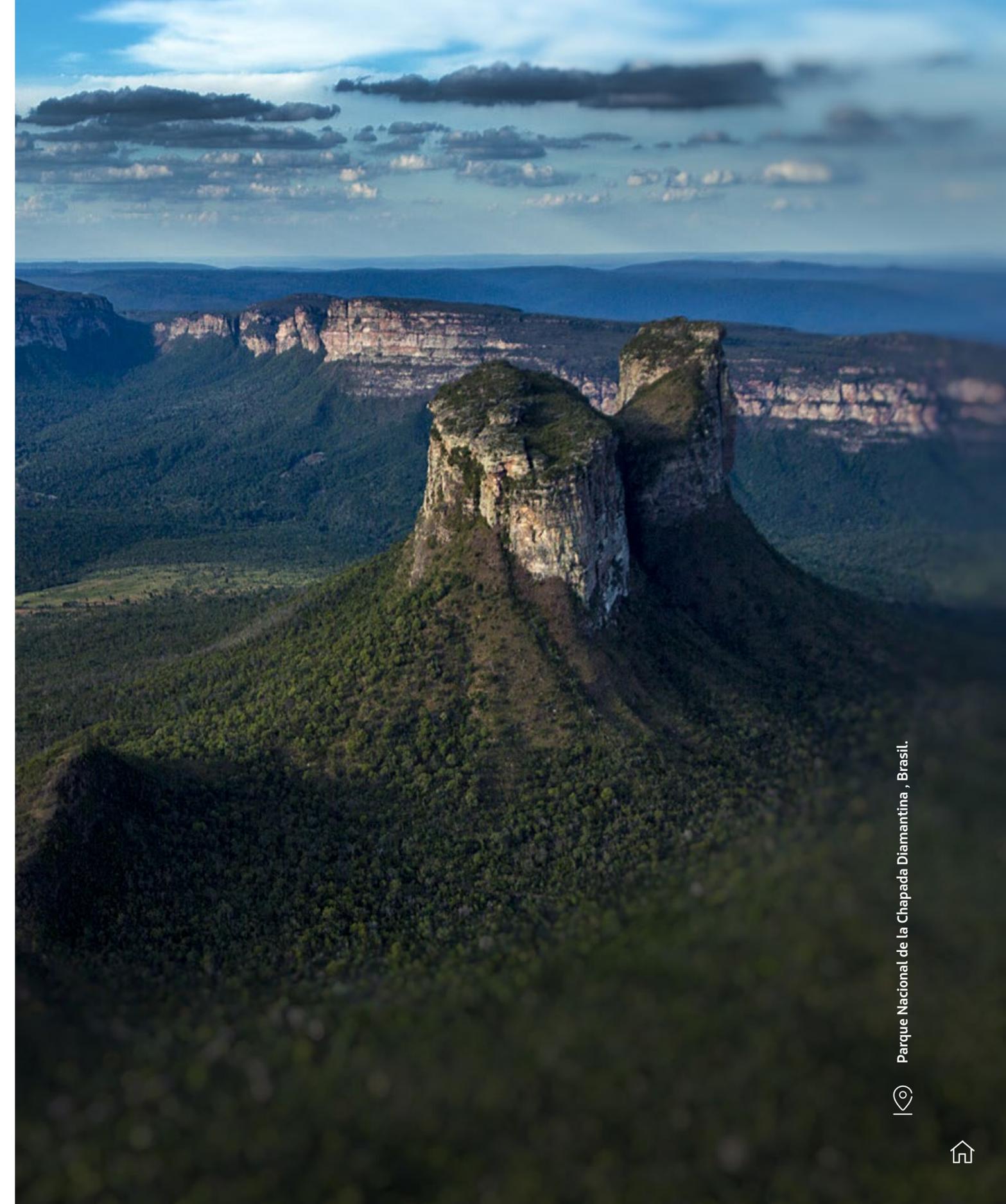
Las acciones mencionadas reflejan el compromiso de LATAM Airlines con la gestión efectiva de riesgos y la continuidad operacional, y muchas de ellas están descritas dentro de la Memoria Anual de la organización en otros capítulos, tales como: en el capítulo de “Empleados”, se describen medidas para la evaluación del clima organizacional, los beneficios ofrecidos y otras iniciativas relacionadas a la gestión de talento y cultura organizacional. Así también, en el capítulo “Compromiso con la sostenibilidad” se detallan las estrategias destinadas a abordar los riesgos ambientales. En los apartados de “Operaciones”, “Prioridad número 1” y “Clientes” se presentan los planes e iniciativas que la organización desarrolla para enfrentar riesgos operacionales y de seguridad, entre otros.

Asimismo, anualmente se presentan los principales factores de riesgo en el Informe Anual 20-F y en la presente Memoria Anual (ver páginas 142-156). Entre los riesgos publicados en 2023 se describen aquellos asociados al negocio, a operacionales y seguridad, regulatorios y ambientales, endeudamiento, relacionados a la industria y países en los que opera el grupo LATAM.

Cultura de Riesgos

El modelo para la gestión del riesgo del grupo LATAM pone foco en fortalecer la capacidad de anticiparse a los riesgos, gestionarlos adecuadamente, y promover una cultura de valoración de las capacidades y aptitudes de sus empleados y colaboradores frente a los riesgos, incentivando la autoevaluación.

El grupo LATAM promueve una cultura de riesgos a través de capacitaciones, identificación proactiva de riesgos, criterios dentro de la evaluación de desempeño de empleados y canales de escalación. Además del Canal Confidencial, se han implementado otras instancias para escalar riesgos dentro de la organización, como Comités internos de las áreas por ejemplo el comité de seguridad de la información y riesgos tecnológicos y el Comité de seguridad operacional para la detección y escalación de riesgos tecnológicos y de seguridad operacional, respectivamente.



Organigrama

NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA



LATAM AIRLINES
CHILE



LATAM AIRLINES
COLOMBIA



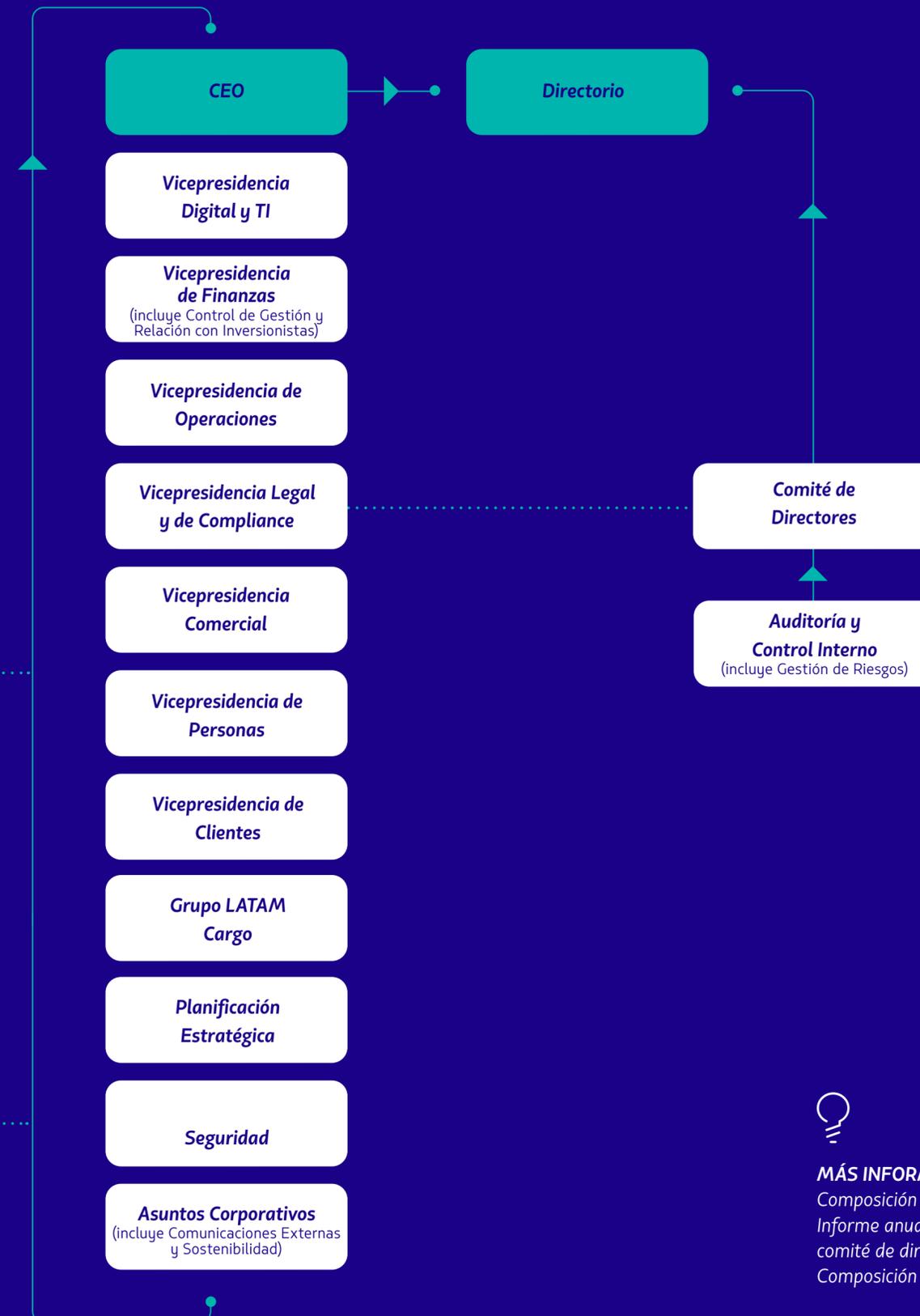
LATAM AIRLINES
ECUADOR



LATAM AIRLINES
PERU



LATAM AIRLINES
BRASIL



MÁS INFORMACIÓN

Composición del Directorio (página 36).
Informe anual de la gestión del comité de directores (página 131).
Composición de la esfera ejecutiva (página 40).



REMUNERACIÓN DEL DIRECTORIO

NCG 461: 3.2 DIRECTORIO y 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO

GRI 2-19

Las remuneraciones reportadas corresponden a dietas fijas por asistencia a sesiones de Directorio y Comités de Directores y Subcomités, mientras que las remuneraciones variables se presentan como Unidades de Remuneración (URA's), que se explican en detalle en la página 133 del capítulo de Anexos. Estas fueron aprobadas en la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 20 de abril de 2023, año en el cual el Directorio no reportó gastos en asesorías de temas contables, tributarios, financieros, legales u otros. En tanto, el Comité de Directores tampoco registró gastos de asesorías.

DIRECTRICES PARA LA CONTRATACIÓN DE SERVICIOS

NCG 461: 3.2 DIRECTORIO

El Directorio puede contratar a expertos para dar consejos sobre materias específicas tales como contabilidad, finanzas, impuestos, legal u otros, sin embargo, el director o los directores quienes requieren la contratación de un experto deben justificarlo en una sesión. En esta línea, la contratación del asesor debe seguir las políticas de LATAM para la contratación de proveedores, conflictos de interés y condiciones del mercado. Además, la alta dirección propondrá una lista de nombres para que los miembros del Directorio puedan elegir. De hecho, es posible que uno o más miembros de este veten la contratación de un asesor específico. Pese a esto, en relación con los servicios contratados con la empresa a cargo de la auditoría de los Estados Financieros u otras entidades, no hay desviaciones relevantes en cuanto al presupuesto anual del Directorio.



MÁS INFORMACIÓN

En capítulo "Anexos" (página 133).

Las dietas fijas por participación en el Directorio son determinadas por la Junta de Accionistas y son iguales para todos los directores, a excepción del presidente, el cual recibe el doble en comparación a los demás directores.

PROPORCIÓN DE DIETAS (MUJERES/HOMBRES)¹

NCG 461 3.2 DIRECTORIO

	MEDIA ²	MEDIANA ³
Directores titulares	100%	100%
Directores suplentes	N/A*	N/A*

* No aplica. No hay directores suplentes.

¹ Proporción que las dietas brutas por hora de las mujeres representa respecto de las dietas brutas por hora de los hombres

² Media: valor promedio de las dietas brutas por hora de las mujeres dividido por el promedio de las dietas brutas por hora de los hombres.

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

REMUNERACIÓN – DIETAS¹ 2023 (USD\$)

NOMBRE	CARGO	DIRECTORIO	COMITÉ DE DIRECTORES	SUBCOMITÉ	REMUNERACIÓN VARIABLE	REMUNERACIÓN TOTAL 2023
Ignacio Cueto Plaza	Presidente	160.336	0	50.778	80.802	291.916
Bornah Moghbel	Vicepresidente	-	-	-	-	-
Enrique Cueto Plaza	Director	80.174	0	40.081	80.802	201.057
Frederico Curado	Director	80.174	76.839	50.778	107.736	315.527
Antonio Gil Nievas	Director	80.174	0	50.778	80.802	211.754
Bouk Van Geloven	Director	-	-	-	-	-
Michael Neruda	Director	-	-	-	-	-
Sonia J. S. Villalobos	Directora	80.174	50.110	40.081	107.736	278.101
Alexander D. Wilcox	Director	80.174	0	40.081	80.802	201.057

REMUNERACIÓN – DIETAS¹ 2022 (USD\$)

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

¹ Montos líquidos.

² Los directores Michael Neruda, Bouk van Geloven y Bornah Moghbel han renunciado a sus compensaciones como miembros del directorio, del Comité de Auditoría y los subcomités.



Principales ejecutivos

NCG 461: 3.4 EJECUTIVOS PRINCIPALES



ROBERTO ALVO
CEO LATAM AIRLINES GROUP
RUT: 8.823.367-0

Roberto Alvo es el gerente general de LATAM (CEO, por sus siglas en inglés) desde el 31 de marzo de 2020. Previo a ello, trabajó como director comercial de LATAM (CCO, por sus siglas en inglés), siendo responsable de la gestión de los ingresos de pasajeros y carga del grupo. Anteriormente, fue vicepresidente internacional y alianzas en LATAM Airlines y vicepresidente de planificación estratégica y desarrollo. Alvo se unió a LAN Airlines en noviembre de 2001, donde se desempeñó como director de administración y finanzas de LAN Argentina, como gerente de desarrollo y planificación financiera en LAN Airlines y como subgerente de finanzas en LAN Airlines. Antes de trabajar para el grupo, Alvo ocupó diversos cargos en la Sociedad Química y Minera de Chile S.A., una importante empresa minera no metálica. Es ingeniero civil y obtuvo un MBA de IMD en Lausanne, Suiza.



RAMIRO ALFONSÍN
VICEPRESIDENTE DE FINANZAS
RUT: 22.357.225-1

Ramiro Alfonsín es el vicepresidente de finanzas (CFO, por sus siglas en inglés) de LATAM, cargo que ocupa desde julio de 2016. Previo a ello, trabajó durante 16 años para Endesa, empresa líder en el suministro de energía, en España, Italia y Chile, donde se desempeñó como director general adjunto y director financiero de sus operaciones en Latinoamérica. Antes de unirse al sector energético, trabajó cinco años en Banca Corporativa y de Inversión en diversos bancos europeos. Alfonsín es licenciado en administración de la Pontificia Universidad Católica de Argentina.



EMILIO DEL REAL
VICEPRESIDENTE PERSONAS
RUT: 9.908.112-0

Emilio del Real es vicepresidente de personas de LATAM, cargo que asumió en agosto de 2005. Entre 2003 y 2005, el ejecutivo fue gerente de recursos humanos de D&S, una empresa minorista chilena. Entre 1997 y el 2003, ocupó varios cargos en Unilever, incluyendo el de gerente de recursos humanos de Unilever Chile, gerente de formación y contratación y desarrollo ejecutivo para América Latina. Del Real es psicólogo de la Universidad Gabriela Mistral.



JUAN CARLOS MENCIO
VICEPRESIDENTE LEGAL Y DE COMPLIANCE
RUT: 24.725.433-1

Juan Carlos Menció es el vicepresidente legal y de compliance de LATAM Airlines Group desde el 1° de septiembre de 2014. Anteriormente, se desempeñó como asesor general de Norteamérica para LATAM Airlines Group y sus empresas relacionadas, así como consejero general para sus operaciones de carga en todo el mundo, ambos desde 1998. Antes de unirse a LAN, trabajó como abogado particular en Nueva York y Florida representando a varias aerolíneas internacionales. Menció se graduó en finanzas internacionales y marketing por la Escuela de Negocios de la Universidad de Miami y obtuvo su grado de Juris Doctor de la Universidad Loyola.



PAULO MIRANDA
VICEPRESIDENTE DE CLIENTES
RUT: EXTRANJERO

Paulo Miranda es vicepresidente de clientes de LATAM desde mayo de 2019. Miranda tiene más de 20 años de experiencia en la industria de la aviación con diferentes posiciones primero en Delta Air Lines en los Estados Unidos y luego en Gol Linhas Aéreas en Brasil. En su último cargo, Miranda fue responsable del área de experiencia del cliente, habiendo trabajado previamente en finanzas, alianzas, así como en la negociación e implementación de empresas conjuntas. Miranda tiene un título en administración de empresas de la Carlson School of Management de la Universidad de Minnesota, Estados Unidos.



HERNÁN PASMAN
VICEPRESIDENTE DE OPERACIONES Y
MANTENIMIENTO
RUT: 21.828.810-3

Hernán Pasmán es vicepresidente de operaciones, mantenimiento y flota de LATAM Airlines Group desde octubre de 2015. Se unió a LAN Airlines en 2005 como responsable de planificación estratégica y análisis financiero de las áreas técnicas. Entre 2007 y 2010, Pasmán se desempeñó como director de operaciones LAN Argentina y luego, como CEO de LAN Colombia a partir de 2011. Antes de unirse a LATAM, Pasmán fue consultor por McKinsey & Company en Chicago y ocupó posiciones en Citicorp Equity Investments, Telefónica de Argentina y Motorola de Argentina. Pasmán es Ingeniero Industrial del ITBA (1995) y tiene un MBA de la Kellogg Graduate School of Management (2001).



JULIANA RÍOS
VICEPRESIDENTE DE TI & DIGITAL
RUT: EXTRANJERA

Juliana Ríos es vicepresidente de IT & Digital de LATAM Airlines desde enero de 2021. Tiene más de 20 años de experiencia en servicios y tecnología en las industrias financiera y aérea. Su trayectoria abarca la transformación empresarial, fusiones y adquisiciones, la digitalización, la TI y la gestión de proyectos a gran escala como la migración a PSS. Como vicepresidente de TI & digital, dirige los esfuerzos de transformación digital de LATAM Airlines. Previo a su ingreso a LATAM, Ríos fue alta ejecutiva en Banco Santander, Brasil, encabezando la estrategia de negocio minorista y experiencia del cliente. Dirigió programas de integración en Brasil, Italia y los Países Bajos. Ríos posee un diploma universitario en administración de empresas y un MBA en gestión corporativa de IBMEC, Brasil.



MARTIN ST. GEORGE¹
VICEPRESIDENTE COMERCIAL
RUT: EXTRANJERO

Martin St. George se unió a LATAM Airlines Group en 2020 como vicepresidente comercial después de una carrera de más de 30 años en la industria de la aviación tanto en Norteamérica como en Europa. Previo a LATAM, operaba un despacho de consultoría de estrategia para aerolíneas y clientes de la industria de viajes en los Estados Unidos, el Caribe y Europa, e incluso se desempeñó como vicepresidente comercial interino en Norwegian Air Shuttle ASA. De 2006 a 2019, trabajó para JetBlue Airways, en puestos de marketing, redes, y finalmente como vicepresidente comercial en JetBlue. St. George es ingeniero civil graduado del Massachusetts Institute of Technology.

¹ Martin St. George presentó su renuncia voluntaria con efecto a partir del 23 de febrero de 2024.



JUAN JOSÉ TOHÁ
DIRECTOR DE ASUNTOS CORPORATIVOS Y
SOSTENIBILIDAD
RUT: 16.655.612-0

Juan José Tohá es periodista con especialización en sostenibilidad en la Universidad de Oxford, además de máster y doctor en comunicación de la Universidad Autónoma de Barcelona. Posee amplia experiencia en el diseño e implementación de estrategias comunicacionales y relacionamiento de organizaciones con su entorno. Se ha desempeñado en la oficina regional para América Latina y el Caribe de la FAO, con sede en Santiago de Chile, además de desempeñar roles de gerente de comunicaciones de Codelco y de BHP Sudamérica, entre otros. En 2019 se incorporó al grupo LATAM como director de asuntos corporativos y sostenibilidad, reportando directamente al CEO del grupo LATAM, y lidera la estrategia corporativa de asuntos públicos, comunicaciones externas y sostenibilidad.



ANDRÉS BIANCHI
DIRECTOR EJECUTIVO DE LATAM CARGO
RUT: 8.867.785-4

Andrés Bianchi ha sido el director ejecutivo de LATAM Cargo desde 2017. En este cargo, él gestiona y coordina las actividades de carga aérea de las filiales del grupo. Andrés Bianchi se unió a LATAM Cargo en 2010 y ha ocupado varios cargos de liderazgo antes de su posición actual, incluyendo VP Comercial para América del Norte, Europa y Asia, VP de la Red de Carga y VP de Finanzas. Antes de unirse a LATAM Cargo, trabajó como consultor en McKinsey and Company. Además, desde 2002 hasta 2006 se desempeñó como jefe de relaciones con inversionistas de LAN Airlines. Andrés Bianchi es licenciado en Administración de Empresas por la Pontificia Universidad Católica de Chile y tiene un MBA de The Wharton School de la Universidad de Pensilvania.

REMUNERACIÓN DE EJECUTIVOS

NCG 461: 3.4 EJECUTIVOS PRINCIPALES y 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

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

El Comité de Liderazgo, el cual es formado por cuatro directores, es el encargado de analizar la estructura organizacional de alto nivel y la política de compensación corporativa de LATAM. Su función es alinear las remuneraciones con los objetivos estratégicos de la empresa, recompensar el buen desempeño y comportamiento, así como evitar que la política de compensaciones genere cualquier tipo de incentivo para que los principales ejecutivos actúen en contra de los intereses del grupo, sus políticas, directrices y la normativa vigente. En esta línea, el trabajo de este incluye tanto la revisión, y evaluación de modelos y mejores prácticas que estén disponibles en el mercado (*benchmarking*).

Por su parte, cada vez que hay alguna modificación, el vicepresidente de Recursos Humanos de LATAM debe presentarla al Comité de Directores. En tanto, una vez al año, se presenta al Directorio la compensación de los altos ejecutivos. Cabe indicar que la política no se encuentra divulgada al público en general, pero está publicada en el portal interno de LATAM para los colaboradores.

Durante 2023, la remuneración de los ejecutivos totalizó USD\$38.687.858 (USD\$24.768.065 por concepto de remuneración y USD\$13.919.794 por concepto de participación de resultados en el mes de marzo de 2024). A su vez, en 2022, fueron pagados USD\$21.277.246 por concepto de remuneración y USD\$15.162.482 por concepto de participación de resultados, totalizando USD\$36.439.727 como remuneración bruta.

El Comité de Liderazgo es el encargado de analizar la estructura organizacional de alto nivel y la política de compensación corporativa del grupo LATAM.

CIP GEM

El grupo LATAM implementó un programa de retención de talento para los ejecutivos GEM (CEO y empleados cuya descripción de cargos es de “vicepresidentes” o “directores”) y quienes participen pueden optar a recibir pagos en dinero efectivo por concepto de Unidades de Remuneración cuyo valor, por vía referencial se consideran como equivalente al valor de una acción de LATAM Airlines Group S.A., y en consecuencia, en caso que ellas se hagan efectivas, otorgan al trabajador el derecho a recibir el pago en dinero que resulte de multiplicar el número de Unidades que se hagan efectivas por el valor por acción de LATAM Airlines Group S.A. que se deba considerar conforme al CIP GEM. Las referidas Unidades son las siguientes:

1. Retention Shares Units (RSUs)

Esto es, unidades asociadas a la permanencia del empleado en el grupo, y en consecuencia, están asociadas al transcurso del tiempo. En su totalidad, el CIP contempla hasta 2.346.862.183 RSUs las cuales se hacen efectivas por parcialidades en los términos que se indican a continuación.

Cabe señalar que, como regla general, las RSUs serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 24, mes 36 y mes 42, en cada caso, contado desde la fecha de salida del grupo LATAM del procedimiento de reorganización (el “Procedimiento Capítulo

VESTING MÍNIMO GARANTIZADO DE RSUS

Porcentaje de Unidades que se hacen efectivas

Mes 30 desde Fecha de Salida	20%
Mes 42 desde Fecha de Salida	30%
Mes 60 desde Fecha de Salida	50%

11”) bajo el Capítulo 11 de los Estados Unidos de América (en adelante, la “Fecha de Salida”). Lo anterior, sujeto a que haya ocurrido un evento gatillante relacionado con el volumen de transacciones de valores emitidos por LATAM Airlines Group S.A. en los términos contemplados en el CIP (en adelante, un “VTE” – Volume Triggering Event). En tanto, el número de RSUs que efectivamente se haga efectivo estará determinado en función de los recursos netos acumulados a consecuencia de un VTE en la respectiva fecha de determinación (en adelante, este ajuste será referido como el “Factor Pro Rata”).

Sin perjuicio de lo anterior, el CIP GEM contempla también un “Vesting Mínimo Garantizado” conforme al cual, el porcentaje de RSUs que se indica a continuación se hará efectivo en cada fecha que se indica, incluso en caso de no haber ocurrido un VTE. Lo anterior, neto de las RSUs que eventualmente puedan haberse hecho efectivas con anterioridad.

2. Performance Shares Units (PSUs)

Esto es, unidades asociadas tanto a la permanencia del empleado en el grupo como al rendimiento de LATAM Airlines Group S.A. medido en función del precio de la acción. En consecuencia, al igual que las RSUs, estas unidades están asociadas al transcurso del tiempo. Sin embargo, las PSUs consideran también el valor de mercado de la acción de LATAM Airlines Group S.A. considerando un mercado líquido. Con todo, en tanto no exista dicho mercado líquido, el precio de la acción será determinado en función de transacciones representativas.

En su totalidad, el CIP contempla hasta 4.251.780.158 PSUs las cuales se hacen efectivas por parcialidades en los términos que se indican a continuación.

Cabe precisar que, como regla general, las PSUs serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 24, mes 36 y mes 42, en cada caso, contado desde la Fecha de Salida. Lo anterior, sujeto a que (i) haya ocurrido un VTE; y (ii) que el cociente (en adelante, el “Cuociente Precio Neto/Precio ERO” (EQUITY RIGHTS OFFERING)) entre el precio neto de las ventas originadas en un VTE, dividido por el precio por acción al que fueron colocadas las acciones emitidas en virtud del aumento de capital acordado en Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. de fecha 5 de julio de 2022 (esto es, USD\$0,01083865799), sea superior a 50%. El número de PSUs que efectivamente se haga efectivo estará determinado en función del Factor Pro Rata y el Cuociente Precio Neto/ Precio ERO).

De lo expuesto fluye que las PSUs constituyen un pago eventual y no garantizado. Adicionalmente, algunos de los Ejecutivos GEM tendrán también derecho a recibir un pago fijo y garantizado en dinero (“MPP” – Management Protection Plan) en determinadas fechas conforme al Plan de Reorganización que fue aprobado y confirmado en el Procedimiento Capítulo 11, a razón de un 33% en el mes 18 contado desde la Fecha de Salida, un 34% en el mes 24 desde la Fecha de Salida, y un 33% en el mes 30 desde la Fecha de Salida. Por otro lado, aquellos empleados que puedan optar a este MPP, podrán optar también a un número limitado de RSUs adicionales (“MPP Based RSUs”). En su totalidad, el CIP contempla 1.438.926.658 MPP Based RSUs. Como regla general, las MPP Based RSUs serán elegibles para hacerse efectivas en los mismos términos y condiciones que las RSUs; en el entendido, sin embargo, que ellas serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 18, mes 24 y mes 30, en cada caso, contado desde la Fecha de Salida.

En ambos casos, los respectivos empleados deben haberse mantenido como tales en el grupo a la correspondiente fecha



de devengo para optar a recibir estos beneficios.

Dadas las características de este programa, se ha registrado de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 (Pagos basados en acciones) y ha sido considerado como un *cash settlement award* y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo que forma parte de los rubros **Cuentas por pagar comerciales, otras cuentas por pagar y Provisiones por beneficios a los empleados no corrientes**, el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada estado financiero con efecto en resultado del período clasificado en la línea **Gastos de administración** del Estado de Resultados Consolidado por función.

No obstante, el valor justo ha sido determinado sobre la base del valor actual y de la mejor estimación del valor futuro de la acción de la Sociedad, multiplicado por el número de unidades bases otorgadas. Dicha estimación fue realizada en base al Plan de Negocios del grupo y sus principales indicadores como EBITDAR, deuda neta ajustada.

CIP (Plan de Incentivos Corporativos)

Con el objetivo de incentivar la retención de talento entre los ejecutivos de la Compañía y en respuesta a la salida del Procedimiento Capítulo 11, nuestro Directorio aprobó el 25 de abril de 2023, extender el otorgamiento de un incentivo extraordinario y excepcional denominado Plan de Incentivos Corporativos (Corporate Incentive Plan) (“CIP”). El CIP contempla incentivos divididos en tres categorías adaptadas a tres grupos o categorías diferentes de empleados, dependiendo de si los empleados fueron contratados directamente por la Compañía o por otras empresas del Grupo LATAM Airlines. Estas categorías son las siguientes: Empleados no ejecutivos; Ejecutivos No parte de la Reunión Ejecutiva Global o “GEM”; y Ejecutivos de GEM. Los empleados de cada uno de estos

grupos sólo son elegibles para el CIP que corresponde a su categoría respectiva. Los términos de cada una de estas categorías CIP fueron comunicados a los respectivos empleados entre los meses de enero a diciembre de 2023. En todos los casos, los respectivos empleados deberán haber permanecido como tales en la Compañía a la fecha de devengo correspondiente para tener derecho a estos beneficios.

Durante 2023, el monto devengado relacionado con el CIP fue de US\$66,8 millones, el cual se registra en el rubro “Gastos de administración” del Estado Provisorio Consolidado de Resultados por Función. Al 31 de diciembre de 2023, el monto del CIP registrado en el estado consolidado de situación financiera es de US\$118,9 millones.

Para obtener una descripción detallada, consulte la Nota 22 (Beneficios a los empleados) en nuestros estados financieros consolidados auditados.



**MÁS INFORMACIÓN**

Código de Conducta

Manual de Prácticas Corporativas

Política de Contribuciones Políticas

Código de Conducta para Terceros y Terceros Intermediarios

Directrices corporativas

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

El grupo LATAM tiene como matriz del grupo a LATAM Airlines Group S.A., una sociedad anónima con valores inscritos en el Registro de Valores de la CMF en Chile, y como tal, una sociedad anónima abierta en Chile. Las acciones de LATAM Airlines Group S.A. transan en la Bolsa de Comercio de Santiago, en la Bolsa de Valores Electrónica de Chile y en el mercado *Over-the-Counter* (OTC) o extrabursátil en Estados Unidos en la forma de *American Depositary Receipt* (ADR). De esta manera, su modelo de gobierno corporativo se rige por la normativa existente aplicable, por las leyes del Mercado de Valores (Nº 18.045) y de Sociedades Anónimas (Nº 18.046), las reglas de la CMF y los reglamentos de los Estados Unidos, de la SEC y de las regulaciones específicas de los países en donde opera.

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

De hecho, el Código de Conducta del grupo se aplica a todos los empleados y colaboradores de sus empresas, sucursales, afiliadas y oficinas. Es más, el Programa de *Compliance*, gestionado por la Vicepresidencia Legal y de *Compliance*, dirige los procesos de monitoreo y control, así como su evolución continua.

Asimismo, LATAM cuenta con políticas para prevenir y detectar incumplimientos regulatorios referidos a los derechos de sus

empleados y clientes o que puedan afectar la libre competencia. En este sentido, existe una serie de entrenamientos que capacita a los profesionales sobre el tema. Hacemos presente que, durante 2023, no hubo sanciones ejecutoriadas ni pérdidas monetarias como resultado de procedimientos judiciales relacionados con normas de libre competencia o de competencia desleal. El número de sanciones ejecutoriadas en contra de LATAM y/o alguna de sus filiales en relación a la Ley Nº19.496 sobre Protección de los Derechos del Consumidor y/o aquellas legislaciones equivalentes en los territorios en que opera el grupo LATAM, son: a) Europa: 1; b) USA: 1; c) Colombia: 1; d) Argentina: 4; e) Chile: 37; f) Brasil: 194; g) Perú: 98, representando en total dichas sanciones un monto de CLP\$2.133.736.953.

El número de sanciones laborales ejecutoriadas en contra de LATAM y/o alguna de sus filiales, son: a) Chile: 36; b) Argentina: 28; c) Perú: 2; d) Brasil: 19, representando en total dichas sanciones un monto en CLP\$490.678.963. Sólo Chile y Colombia fueron objeto de acciones de tutela laboral, sin existir sanciones a la fecha.

CONFLICTO DE INTERÉS

NGC 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA Y 8.1.5 CUMPLIMIENTO LEGAL Y**NORMATIVO – OTROS****GRI 2-11 Y 2-15**

LATAM cuenta con un proceso interno para detectar y gestionar los conflictos de interés. De hecho, todos los candidatos a trabajar en el Grupo LATAM deben completar una Declaración de Conflicto de Interés previo a la contratación. Igualmente, de manera periódica, los empleados del grupo deben completar un formulario de Conflicto de Interés cada vez que realizan el curso de Código de Conducta, así como actualizar dicho documento cuando se considere un potencial conflicto. Asimismo, los proveedores deben responder un cuestionario sobre el tema.

Cabe precisar que en el caso que se identifique un potencial o real conflicto, ya sea de candidatos, empleados o proveedores, este es revisado por el equipo de *Compliance* y se levanta en

las instancias correspondientes para aprobación.

Por otro lado, tanto los empleados y colaboradores del grupo LATAM, deben solicitar permiso previo para reuniones no rutinarias con competidores y funcionarios públicos. Esto se realiza por el Sistema de Aprobaciones, que es operado por *Compliance*, mediante el envío de un requerimiento y una agenda, la cual debe estar aprobada previamente por el área Legal.

Además, LATAM tiene un Manual de Prevención de Delitos. Esto, con el fin de prevenir delitos de cohecho, lavado de activos, financiamiento del terrorismo, receptación, negociaciones incompatibles, corrupción entre particulares, apropiación indebida y administración desleal, entre otros delitos contemplados en la Ley chilena Nº20.393, y sus modificatorias. En 2023, LATAM no tuvo sanciones relacionadas con la Ley Nº20.393.

OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS

LATAM cuenta con una Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas aplicable a la matriz, todas las filiales y todos los miembros del grupo (directores y empleados). Esta establece que las transacciones con partes relacionadas deben realizarse en conformidad a la ley, bajo condiciones de mercado al momento de la transacción y necesariamente deben contribuir al interés social. Asimismo, se establece que en los casos en que corresponda, estas se deben someter a evaluación ante el Comité de Directores y a la aprobación del Directorio o la Junta de Accionistas, conforme a la ley vigente.

En esta línea, los Estados Financieros consolidados relativos al ejercicio social del 31 de diciembre de 2023 informan las operaciones realizadas durante 2023 entre LATAM y sus filiales. Para más información, consulte la página 168.

CONTRIBUCIONES POLÍTICAS

NGC 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA**GRI 415-1**

Las directrices relativas a eventuales apoyos financieros a

partidos y candidatos durante campañas electorales se establecen en la Política de Contribuciones Políticas, la cual aplica en todos los países de operación de LATAM. En esta línea, los aportes deben ajustarse a las legislaciones locales vigentes y estar alineadas al Código de Conducta del grupo.

Cabe señalar que, desde la creación de la política (finales de 2016), LATAM no ha realizado contribuciones políticas.

ÉTICA Y COMPLIANCE

NGC 461: 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS Y 3.1 MARCO DE GOBERNANZA**GRI 205-2 Y 205-3**

Todos los empleados de LATAM, al momento de ingresar al grupo, tienen una capacitación sobre las directrices de integridad y *Compliance* en el proceso de inducción. Además, la agenda anual de entrenamientos de los distintos equipos incluye temas de ética, prevención de corrupción y libre competencia. Igualmente, existe una capacitación específica sobre el contenido del Código de Conducta del grupo, la cual es obligatoria y debe ser revalidada cada dos años.

Durante 2023, el 100% del Directorio y el 91% de los empleados participaron en capacitaciones sobre el Código de Conducta. En tanto, las comunicaciones sobre los procedimientos anticorrupción alcanzaron el 91% de los empleados y todos los proveedores. Estos últimos deben aceptar el denominado Código de Conducta de Terceros y Terceros Intermediarios al inicio de la relación comercial, además de comprometerse con las cláusulas anticorrupción presentes en los contratos y órdenes de compra.

Cabe precisar que no hubo casos en materia de corrupción en 2023. Asimismo, que LATAM utiliza la definición de corrupción de la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero (FCPA, por sus siglas en inglés). En esta se configura un hecho de corrupción cuando se realiza una oferta, una promesa o una autorización de un pago, o un pago, a un funcionario público, con la intención de inducir al destinatario a abusar de su cargo oficial, sin que se requiera que el acto corrupto tenga éxito en su propósito.



ACOSO LABORAL

NGC 461: 5.5 ACOSO LABORAL Y SEXUAL

El Código de Conducta del grupo LATAM prohíbe toda conducta de acoso laboral, sean o no de carácter sexual, y especifica las instancias para escalar y reportar incidentes que se realizan mediante el Canal Confidencial de denuncias.

Cada país donde se encuentra el grupo LATAM cuenta con sus propios protocolos de acoso laboral y sexual. En el caso de Chile, el proceso se encuentra informado en el Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad, según lo que requiere la regulación local.

El grupo LATAM capacita a sus colaboradores en temas de acoso laboral y sexual, como parte de sus capacitaciones sobre el Código de Conducta. Además, el área de *Compliance* realizó entrenamientos focalizados sobre la materia a más de 3.600 empleados en 2023.

CANAL CONFIDENCIAL

NGC 461: 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

GRI 2-16 y 2-26

LATAM cuenta con un Canal Confidencial para recibir potenciales denuncias sobre violaciones a leyes y normas internas; incumplimientos al Código de Conducta; irregularidades laborales;

discriminación; acoso laboral y sexual; fraudes; corrupción; y soborno, entre otras. En efecto, todos los grupos de interés de LATAM pueden acceder a ello anónimamente y se asegura el principio de “no represalias” cuando se denuncia de buena fe.

Al realizar la denuncia por este canal, el cual está en la plataforma de un proveedor externo y ajeno a LATAM, el denunciante recibe un número de identificación con el cual puede hacer seguimiento a su caso. Por su parte, la información entregada solo se refiere al estatus del caso (si está abierto, si se está investigando o si fue cerrado constatando los hechos). En esta línea, no se entrega información de las posibles sanciones que pudieron recibir las personas denunciadas.

En el caso de las investigaciones, estas se realizan de manera interna por el equipo de *Compliance*, con apoyo de las áreas de Recursos Humanos, Legal y quien sea necesario. En tanto, el Canal es divulgado a través de comunicados, capacitaciones realizadas por el equipo de *Compliance*, *e-learning* y políticas del grupo.

EMPLEADOS CAPACITADOS¹ SOBRE EL CÓDIGO DE CONDUCTA EN 2023

GRI 205-2



	BRASIL	CHILE	COLOMBIA	ECUADOR	ESTADOS UNIDOS ²	PERÚ	OTROS	GRUPO LATAM
Alta gerencias	11	37	1	0	5	1	3	58
Gerencias	128	330	23	7	30	15	28	561
Jefaturas	685	438	71	29	64	65	65	1.417
Operarios	9.627	1.961	936	119	28	901	436	14.008
Fuerzas de venta	230	293	18	10	2	41	40	634
Administrativos	317	354	58	18	9	50	68	874
Otros profesionales	832	1.315	54	11	47	42	25	2.326
Otros técnicos	6.049	2.269	958	277	2	1.750	67	11.372

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

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

* Nota: LATAM no cuenta con profesionales en la categoría de auxiliares.

CATEGORÍAS FUNCIONALES

Alta gerencias

CEOs, vicepresidentes y directores.

Gerencias

Gerentes senior, gerentes y subgerentes.

Jefaturas

Jefes de área y jefes de departamento.

Operarios

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

Fuerzas de venta

Operaciones de Venta y Customer Care.

Administrativos

Actividades de soporte y con rol general.

Otros profesionales

Mando medio en actividades de soporte.

Otros técnicos

Tripulantes de mando y tripulantes de cabina.

Relación con grupos de interés

NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA, 3.7 RELACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS, 6.1 SECTOR INDUSTRIAL Y 6.3 GRUPOS DE INTERÉS
GRI 2-29 Y 3-3

Entre los principales grupos de interés de LATAM destacan:

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

MERCADO DE CAPITALES

NCG 461: 3.7.II

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

En detalle, la Gerencia de Relación con Inversionistas de LATAM permite aclarar dudas de accionistas, inversionistas y otros actores del mercado de capitales sobre su situación financiera, económica, los principales riesgos, la estrategia y otros

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

Por su parte, el área de Relación con Inversionistas, sin contar con expertos externos, realiza anualmente, en forma interna, una revisión de la información presentada al mercado por otros actores de su industria para evaluar, oportunidades de mejora a los datos y la información que presenta al público.

Junta de Accionistas

Todos los accionistas pueden participar en las denominadas Juntas de Accionistas y tienen derecho a voz y voto en las mismas. Para realizarlas, LATAM cumple con los tiempos y la información que pide la LSA, su Reglamento y demás normativas aplicable (incluyendo la Norma de Carácter General 30 de la CMF).

Igualmente, previo a las Juntas de Accionistas con acuerdo del Directorio, LATAM sube a la página web de Relación con Inversionistas toda la información relevante correspondiente. En tanto, tratándose de elecciones de directorio, LATAM publica los nombres de las personas nominadas por los accionistas junto a sus cartas de nominación y aceptación o declaraciones juradas, según corresponda. En este sentido, cabe precisar que no se publica información sobre la opinión del Directorio con respecto a las experiencias, visiones y capacidades aconsejables para nuevos directores.

Las Juntas de Accionistas más recientes se han llevado a cabo de forma remota o híbrida, y los accionistas han podido participar y ejercer su derecho a voto ya sea de forma presencial o remota. Pese a esto, LATAM no cuenta con un servicio de *streaming* visual y de audio en tiempo real para el público que no es accionista.

RELACIÓN CON LA PRENSA

La Gerencia de Comunicaciones Externas se relaciona con los medios de prensa para todos los requerimientos y también para comunicar los hitos del grupo LATAM. El contacto es mediante el correo electrónico ComunicacionesExternas@latam.com

AFILIACIÓN A ASOCIACIONES

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL y 6.3 GRUPOS DE INTERÉS

GRI 2-28

El grupo LATAM participa, mediante membresías, en entidades representativas que impulsan iniciativas de debate estratégico y construcción conjunta de soluciones. Además, colabora en la discusión de políticas públicas y regulaciones relevantes para el sector. De hecho, en 2023, las contribuciones financieras a las distintas entidades sumaron USD\$1.829.742. En su totalidad, estos montos fueron destinados a gremios, donde, las entidades que recibieron las mayores contribuciones fueron la Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), que recibió USD\$1.126.644; el Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea), que recibió USD\$208.714 y la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA), que recibió USD\$58.786.

Argentina

- Cámara de Compañías Aéreas en Argentina (JURCA)

Brasil

- Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear)
- Associação Brasileira das Empresas de Mercado de Fidelização (Abemf)
- Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje)
- Câmara Americana de Comércio para o Brasil (Amcham Brasil)
- G100 Brasil (G100 Brasil)
- Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib)
- Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea)

Chile

- Asociación Chilena de Aerolíneas (ACHILA)
- Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)
- Cámara Chileno Norteamericana de Comercio (Amcham-Chile)
- Cámara de Comercio de Santiago (CCS)
- Federación de las Empresas de Turismo de Chile (Fedetur)
- Fundación Chilena del Pacífico
- Instituto Chileno de Administración Racional de Empresas (ICARE)
- Pacto Global
- Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA)

Colombia

- Asociación de Líneas Aéreas Internacionales en Colombia (ALAICO) – Carga
- Asociación de Transporte Aéreo de Colombia (ATAC)
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI)
- Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO)
- Cámara de la Diversidad

Ecuador

- Cámara de Industrias de Guayaquil
- Cámara de Industrias y Producción (CIP)
- Club 30% (OPEV)
- Cámara de Comercio Americana
- Pacto Global
- Cámara Ecuatoriano Alemana
- YPO

Perú

- Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)
- Confederación Nacional De Instituciones Empresariales Privadas (CONFIEP)
- Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA)
- Cámara de Comercio Americana del Perú (AMCHAM PERÚ)
- Cámara Nacional de Turismo (CANATUR)
- Cámara Regional de Turismo de Cusco (CARTUC)
- Instituto Peruano de Economía (IPE)
- Perú Sostenible
- Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEX PERÚ)
- Asociación Peruana de Hidrógeno (H2 PERÚ)
- UNESCO – Pacto por la Cultura
- Patronato Hombro a Hombro
- Asociación Femenina de Ejecutivas de Empresas Turísticas

CONTRIBUCIONES POLÍTICAS

GRI 3-3: 205

Desde la creación de la Política de Contribuciones Políticas a finales de 2016 hasta finales del 2023, el grupo LATAM no ha realizado contribuciones políticas.

No obstante, cabe precisar que esta establece las directrices relativas a eventuales apoyos financieros a partidos y candidatos durante campañas electorales en todos los países de operación del grupo. Entre ellas, figura que los aportes deben ajustarse a las legislaciones locales vigentes y estar alineadas al Código de Conducta de las empresas del grupo LATAM.



MÁS INFORMACIÓN

Manual de manejo de Información de Interés al Mercado
Relación con inversionistas: latamairlinesgroup.net
Contacto: InvestorRelations@latam.com o
ComunicacionesExternas@latam.com

Políticas financieras

POLÍTICAS DE FINANCIAMIENTO

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

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

Con fecha 18 de octubre de 2022, los créditos puente fueron parcialmente pagados por una emisión de bonos bajo la regla 144A de los Estados Unidos de América. Luego, con fecha 3 de noviembre de 2022, los créditos puente se terminaron de pagar en su totalidad, siendo reemplazados por un incremento del Financiamiento a Plazo antes referido. De igual manera, en dicha fecha, el grupo LATAM completó su proceso de reorganización, logrando una reducción de un 35% de sus pasivos financieros, además de un re-perfilamiento de sus vencimientos de deuda, con los próximos vencimientos importantes el año 2027 correspondientes al Financiamiento a Plazo por USD\$1.100 millones y los Bonos 2027 por USD\$450 millones y el año 2029 correspondiente a los Bonos 2029 por USD\$700 millones. Como parte de su nueva estructura de capital, el grupo LATAM cuenta con dos líneas de crédito comprometidas por un total de USD\$1.100 millones, una por USD\$600 millones garantizada por aeronaves, motores de repuesto y repuestos en general y otra por USD\$500 millones garantizada con intangibles. Al 31 de diciembre de 2023, ambas líneas se encuentran totalmente disponibles.

Durante su reorganización, el grupo LATAM enfocó sus recursos en mantener las operaciones y ajustar el tamaño de flota acorde a la demanda actual y a la demanda proyectada para los próximos años. El grupo LATAM logró acuerdos con Boeing para cancelar y posponer llegadas de aviones, además de obtener términos más favorables para su flota financiada y bajo arriendos operativos, tales como periodos de pago variable, reducción de rentas y extensión de los periodos de pago. Al 31

de diciembre de 2023, el grupo LATAM tenía órdenes con Boeing por cinco aviones B787-9 y con Airbus por 88 aviones de la familia A320neo y A321XLR con fecha de entrega hasta el año 2029. Normalmente, el grupo LATAM financia entre un 70% a 85% del valor de los activos con créditos bancarios, bonos garantizados por las agencias de fomento a la exportación o con créditos comerciales, inversiones de capital o con fondos propios. Los plazos de pago de las distintas estructuras de financiamiento de aeronaves son mayoritariamente a 12 años. Adicionalmente, el grupo LATAM contrata un porcentaje importante de sus compromisos de compra de flota mediante arrendamientos operativos como una fuente adicional a los financiamientos.

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

MANUAL DE RIESGOS DEL MERCADO

Debido a la naturaleza de sus operaciones, el grupo LATAM está expuesta a riesgos de mercado tales como:

1. Riesgo de precio del combustible.
2. Riesgo de tasa de interés.
3. Riesgo de tipos de cambio.

Con el objeto de cubrir total o parcialmente los riesgos, el grupo LATAM opera con derivados financieros para reducir los efectos adversos que estos podrían generar. La gestión del riesgo de mercado se realiza de manera integral y considera la correlación entre cada factor de mercado a los que el grupo está expuesto. Para poder operar con cada contraparte, la Sociedad debe tener una línea aprobada y un contrato marco firmado con ésta.

1. Riesgo de precio del combustible

La variación en los precios del combustible depende en forma importante de la oferta y demanda de petróleo en el mundo, de las decisiones tomadas por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), de la capacidad de refinación a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de la ocurrencia o no de fenómenos climáticos y de factores geopolíticos. El grupo LATAM compra combustible para aviones denominados kerosén de aviación o jet fuel. Para la ejecución de coberturas de combustible, existe un índice de referencia en el mercado internacional para este activo subyacente, que es el Jet Fuel 54 US Gulf Coast. El grupo LATAM tiene la capacidad de operar derivados en base a *Jet Fuel* al igual que otros activos subyacentes como Jet Fuel, Brent, WTI y Heating Oil.

La Política de Cobertura de Combustible establece un rango mínimo y máximo de cobertura del consumo de combustible del grupo, en función de la capacidad de traspaso de las variaciones de los precios de combustible a tarifas, la anticipación de ventas y el escenario competitivo, entre otros factores.

Además, esta Política establece zonas de coberturas, presupuesto de primas y otras consideraciones estratégicas, que son evaluadas y presentadas periódicamente en el Comité de Finanzas del grupo LATAM.

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

2. Riesgo de tasa de interés de los flujos de efectivo

La variación en las tasas de interés depende fuertemente del estado de la economía mundial. Un cambio en las perspectivas económicas de largo plazo podría modificar las tasas, sumado a eventuales intervenciones gubernamentales que puedan aumentar o reducir las mismas, entre otras posibles medidas, como respuesta a situaciones concretas o para gestionar las metas de inflación.

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

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

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

Al 31 de diciembre de 2023, la compañía no mantiene posiciones de derivados de tasas de interés.

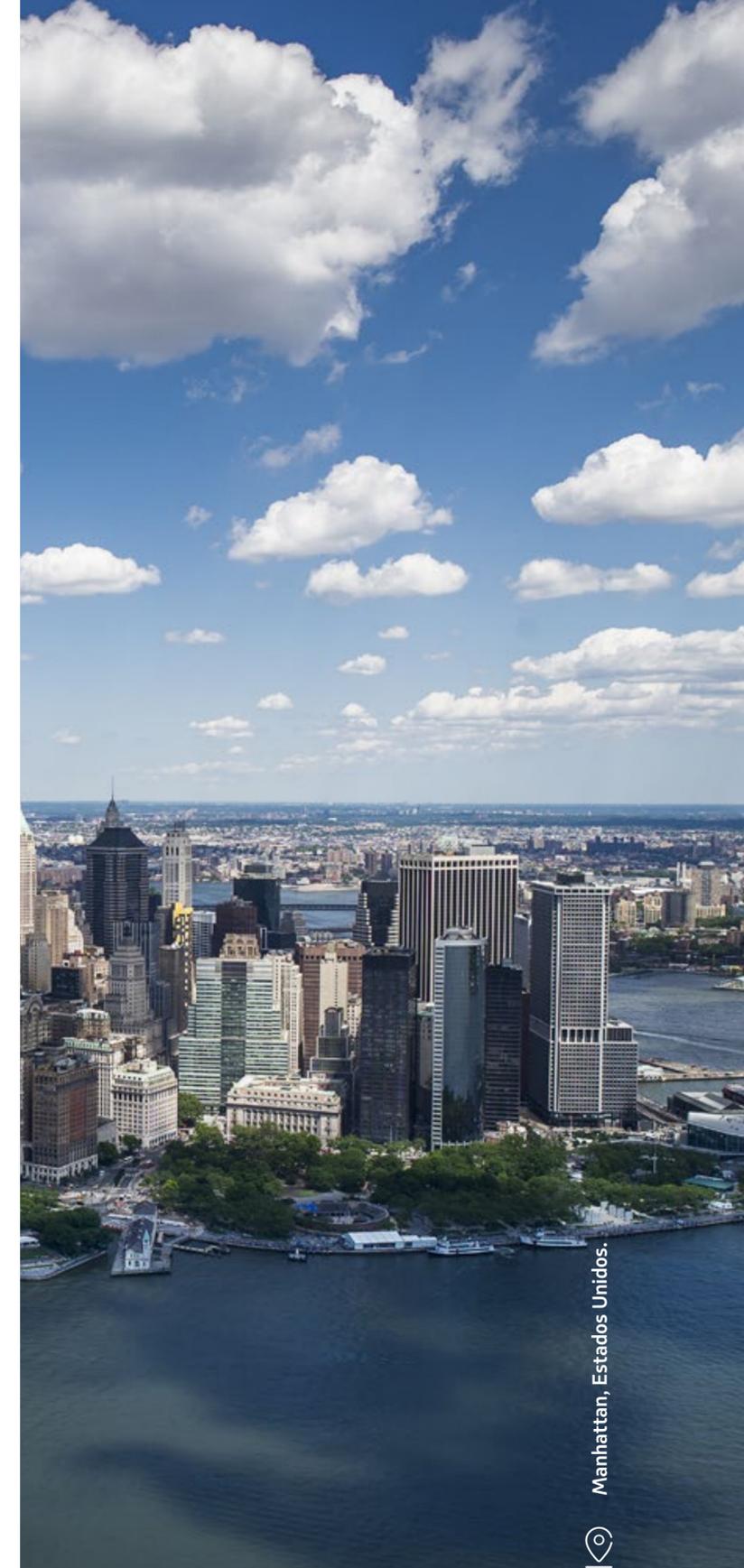
3. Riesgo de tipos de cambio

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

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

Producto de lo anterior, el grupo LATAM se encuentra expuesto a la fluctuación en diversas monedas, principalmente el real brasileño. Al 31 de diciembre de 2024, el grupo LATAM mantiene cobertura para el real brasileño por USD\$414 millones para el 2023.

Por otro lado, el riesgo de balance se presenta cuando las partidas registradas en balance están expuestas a variaciones del tipo de cambio, dado que estas partidas están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional y deben ser convertidas a la moneda funcional relevante. El principal factor de descalce se produce en la sociedad TAM S.A., cuya moneda funcional es el real brasileño y gran parte de sus pasivos están expresados en moneda dólar estadounidense, no obstante, sus activos están expresados en moneda local. Si bien el grupo LATAM puede suscribir contratos de derivados de cobertura para proteger el impacto de una posible apreciación o depreciación de monedas respecto a la moneda funcional utilizada por la sociedad matriz, durante el año 2023, el grupo LATAM no realizó coberturas financieras para cubrir el riesgo de balance.



POLÍTICA FINANCIERA

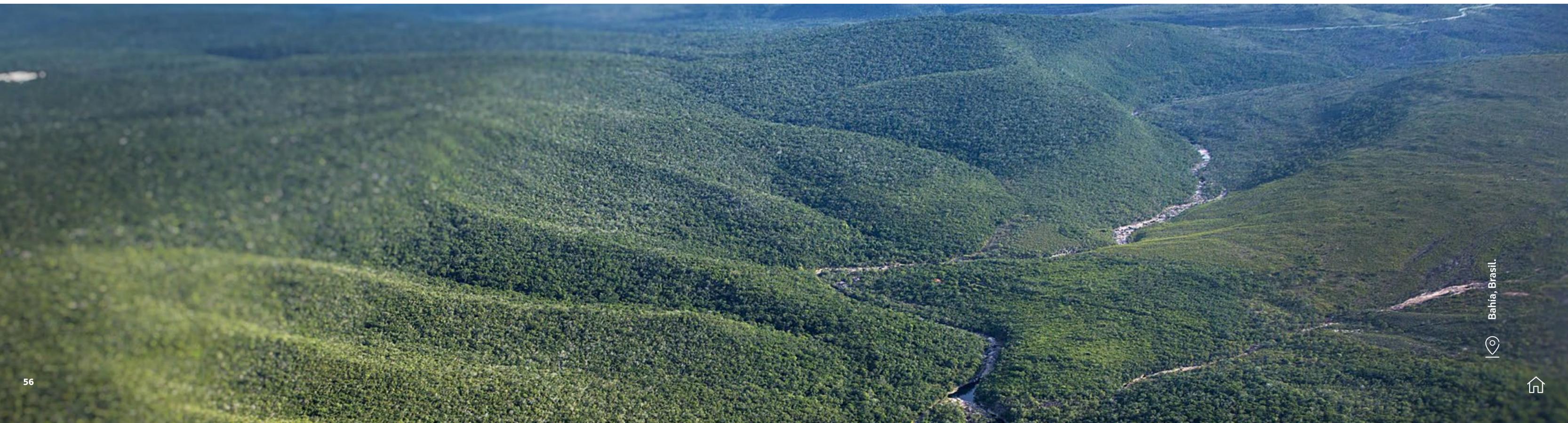
La Dirección de Finanzas Corporativas es responsable de gestionar la Política Financiera de la Sociedad. Esta Política permite responder efectivamente a cambios en el entorno y condiciones bajo las cuales opera la Compañía y, de este modo, mantener y anticipar un flujo de fondos estable para asegurar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

Adicionalmente, el Comité de Finanzas, compuesto por la Vicepresidencia Ejecutiva y miembros del Directorio de LATAM, se reúne periódicamente para revisar la situación financiera de la Compañía y el cumplimiento de esta Política Financiera y proponer al Directorio la aprobación de temas no normados por la Política Financiera.

La Política Financiera del grupo LATAM busca los siguientes objetivos:

- Preservar y mantener niveles de caja adecuados para asegurar las necesidades de la operación, sustentar el crecimiento y cumplir con las obligaciones financieras del grupo
- Disminuir los impactos que implican los riesgos de mercado tales como variaciones en el precio de combustible, los tipos de cambio y la tasa de interés sobre el margen neto y la posición de caja del grupo
- Mantener un nivel adecuado de líneas de crédito con bancos locales y extranjeros para acceder a liquidez adicional ante contingencias.
- Gestionar el riesgo de contraparte, mediante la diversificación y límites en las inversiones y operaciones con las contrapartes.

- Mantener un nivel de endeudamiento óptimo, diversificar las fuentes de financiamiento, gestionar el perfil de vencimiento de la deuda y minimizar los costos de financiamiento.
- Mantener en todo momento una visibilidad de la situación financiera proyectada del grupo en el corto, mediano y largo plazo de manera de anticipar situaciones de baja liquidez, deterioro de ratios financieros, etc.
- Rentabilizar los excedentes de caja, mediante inversiones financieras que garanticen un riesgo y liquidez consistente con la Política de Inversiones Financieras.
- La Política Financiera entrega directrices y restricciones para gestionar las operaciones de Liquidez e Inversión Financiera, Actividades de Financiamiento y Gestión de Riesgo Mercado.



POLÍTICA DE LIQUIDEZ E INVERSIÓN FINANCIERA

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

Como parte de su nueva estructura de capital, el grupo LATAM cuenta con dos líneas de crédito comprometidas por un total de USD\$1.100 millones, una por USD\$600 millones garantizada por aeronaves, motores de repuesto y repuestos en general y otra por USD\$500 millones garantizada con intangibles. Al cierre del ejercicio, ambas líneas se encuentran totalmente disponibles. Además LATAM cerró con una liquidez total aproximada de USD\$2.800 millones y con un indicador de liquidez del 23,9%.

En cuanto a la Política de Inversión Financiera, su objetivo es centralizar las decisiones de inversión de forma de optimizar la rentabilidad, ajustada por riesgo moneda, sujeta a mantener un nivel de seguridad y liquidez adecuado. Adicionalmente, se busca gestionar el riesgo mediante la diversificación de contrapartes, plazos, monedas y de instrumentos. En términos de tasas de interés, los años 2020 y 2021 fueron años caracterizados globalmente por tasas muy bajas, mientras que en el año 2022 y 2023 se vio un aumento en las tasas de interés.



05

Nuestro negocio

En este capítulo

59 | Contexto de la industria

60 | Resultados financieros

62 | Plan de inversión

63 | Información bursátil

Contexto de la industria



NCG 461: 6.2 NEGOCIOS

En 2023, la economía mundial se mantuvo en una senda de bajo crecimiento producto, principalmente, del endurecimiento de las políticas monetarias para reducir la inflación. Ante esto, el Fondo Monetario Internacional (FMI) en su última proyección de enero de 2024, estimó un crecimiento de 3,1% para la economía global tanto en 2023 como para 2024.

Bajo esa misma proyección, el FMI calculó que las economías desarrolladas enfrentarán una leve baja para este año, pasando de un crecimiento proyectado de 1,6% en 2023 a 1,5% durante 2024. En esta línea, de acuerdo con el FMI, Estados Unidos tendrá una expansión de 2,1% en 2024, la cual se ubica 0,6 puntos porcentuales por sobre lo proyectado en su informe de octubre debido a que aumentó tanto el gasto público como privado, así como empezó a notarse una expansión de la oferta.

En tanto, para la zona euro, el FMI consideró un crecimiento de 0,9% durante 2024, cifra a la baja en 0,3 puntos porcentuales versus la proyección de octubre de 2023 como reflejo de la disminución de la confianza de los consumidores, la persistencia de los altos precios de la energía y la debilidad tanto de la inversión empresarial como del sector manufacturero.

A lo anterior, se suma que la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) indicó en su último reporte, lanzado en enero de 2024, que hubo una fuerte recuperación en toda la industria aérea durante 2023. De hecho, a nivel mundial, la capacidad de pasajeros, la cual es medida en ASK (acrónimo en inglés que significa “asientos-kilómetro disponibles”) creció 24,1% en relación a 2022, mientras que la demanda de pasajeros, que es medida en RPK (acrónimo en inglés que significa “pasajeros-kilómetro rentados”), aumentó 25,3% en igual período. Parale-

lamente, la capacidad de carga, que es medida ATK (acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro disponibles”), incrementó 13,6% en 2023 con respecto al año anterior. Sin embargo, la IATA ha señalado que hay una crisis de producción tanto de motores de aviación como de aeronaves a nivel mundial. Esto se debe a dificultades en la cadena de suministro y encarecimiento de las materias primas. Asimismo, se ha registrado una escasez de personal calificado en la industria aérea.

Por otro lado, en Latinoamérica y el Caribe se están viviendo procesos sociopolíticos que han repercutido en los escenarios económicos de los países de la región. Por ejemplo, durante abril de 2023, se llevaron a cabo elecciones generales en Paraguay, donde se eligió presidente (Santiago Peña) y vicepresidente (Pedro Alliana) para el quinquenio 2023-2028, así como senadores, diputados, gobernadores y miembros para las juntas departamentales.

El FMI estimó un crecimiento de 3,1% para la economía global en 2023 y 2024.

A su vez, en noviembre de 2023, se desarrolló la segunda vuelta presidencial en Argentina (la primera se efectuó, en octubre de 2023, como parte de las elecciones generales), instancia donde ganó, Javier Milei, con un 56% de los votos por sobre el peronista, Sergio Massa, quien obtuvo un 44% de los sufragios.

No obstante, las proyecciones para Latinoamérica y el Caribe del último informe del FMI sufrieron ajustes con respecto a las estimaciones entregadas en octubre por el mismo organismo. En esta línea, se proyectó un crecimiento de 1,9% en 2024 para la región con una

revisión a la baja de 0,4 puntos porcentuales comparado con la estimación de octubre. Esto se debe al crecimiento negativo de Argentina en el contexto de un ajuste significativo de la política económica para restablecer la estabilidad macroeconómica. Sin embargo, el Fondo espera un crecimiento de 1,7% para Brasil en 2024. En tanto, para 2025, el FMI estimó una expansión de 2,5% para la región, mientras que para la economía de Brasil se espera un crecimiento de 1,9%.

En Chile, luego de un proceso constitucional de cuatro años, la ciudadanía decidió rechazar la última propuesta de constitución, quedando así vigente la aprobada en 1980, la cual desde entonces ha tenido varias reformas. Con esto, el Banco Central de Chile, a febrero de 2024, calculó que el PIB chileno cerraría en -0,2%, y que los rangos de expansión serán de entre 1,25% y 2,25%, y de entre 2% y 3% para 2024 y 2025, respectivamente, según su Informe de Política Monetaria Diciembre 2023.



1,9%

de crecimiento se calcula para el PIB de Latinoamérica y el Caribe en 2024



1,7%

de crecimiento se espera para la economía de Brasil en 2024.



Entre 1,25% y 2,25%

es el rango de expansión que el Banco Central proyecta para Chile en 2024.

Resultados Financieros

GRI 3-3

Al 31 de diciembre de 2023, LATAM registró una ganancia neta de MUSD\$581.831, lo que representa una variación negativa de MUSD\$757.379 comparado con los MUSD\$1.339.210 del ejercicio anterior. Este saldo positivo de 2022 se explica por MUSD\$1.680.934 correspondientes a impactos positivos no operacionales relacionados al proceso de reestructuración del Capítulo 11, por lo que teniendo esto en consideración el monto comparable es de MUSD\$ -341.724. En tanto, el margen neto del año alcanzó un 4,9% en 2023, mientras que durante el 2022 fue de un 14,1%. A su vez, el resultado operacional ajustado del ejercicio 2023 asciende a MUSD\$1.327.901, mientras que el margen operacional ajustado alcanza 11,3%, 9,8 puntos porcentuales superior al margen de 1,4% del ejercicio de 2022. Por su parte, los ingresos operacionales del ejercicio aumentaron un 23,9% con respecto al mismo período de 2022, alcanzando MUSD\$11.789.182. Esto se explica en gran medida por un aumento de 33,8% en los ingresos de pasajeros y de una baja de 17,4% en los ingresos de carga.

En detalle, los ingresos de pasajeros alcanzaron MUSD\$10.215.148 versus los MUSD\$7.636.429 al 31 de diciembre de 2022. Esta variación se debe al aumento de un 23,1% en la demanda y un 8,6% en las *yields* respecto del mismo período del año anterior. Entretanto, el factor de ocupación también presenta variación positiva de 1,8 puntos porcentuales, alcanzando un 83,1%, durante el ejercicio 2023, explicado por un fuerte incremento en la demanda.

En cuanto a los ingresos de carga, estos alcanzaron MUSD\$1.425.393 al 31 de diciembre de 2023, es decir, un 17,4% menos con respecto a 2022, explicado por el debilitamiento de las *yields* de carga dada la mayor capacidad. Pese a lo anterior los ingresos por carga aumentaron un 33,9% respecto al mismo período de 2019.

El ítem otros ingresos registró durante el año un monto total de MUSD\$148.641, lo que representa una disminución del 3,7%, en línea con lo obtenido el año anterior.

Por otro lado, los costos operacionales ajustados ascienden a MUSD\$10.461.281, cifra mayor que la del ejercicio de 2022 explicado principalmente por el aumento en las operaciones de pasajeros y en particular por las operaciones internacionales, donde registraron un crecimiento de 36,2% en comparación al año 2022.

Los salarios y beneficios aumentaron MUSD\$303.484 debido principalmente a mayores costos de tripulaciones, un aumento de 9,6% en la dotación promedio y compensaciones pagadas a los empleados durante el último trimestre de 2023.

El combustible aumentó 1,7% equivalente a MUSD\$64.715. Este incremento corresponde principalmente a una mayor operación, registrando un aumento en el consumo de galones de 17,5%, neteado por un menor precio sin cobertura de un 13,6%.

Las comisiones a los agentes muestran un aumento de MUSD\$77.125, producto principalmente del incremento en las operaciones relacionadas a los ingresos de pasajeros y el aumento de la operación en todos sus segmentos, especialmente por el crecimiento del negocio internacional.

La depreciación y amortización aumentó en MUSD\$25.861, equivalente a un 2,2%. Esta variación se explica, principalmente, por costos de depreciación del mantenimiento a raíz de un mayor número de flota de promedio durante el año en comparación al año anterior.

Los otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron MUSD\$286.637, principalmente, en los costos de tasas aeroportuarias y servicios de *handling* impactados por la recuperación de la operación de todos los segmentos, tanto domésticos como internacional.

El servicio a pasajeros presenta mayores costos y se traduce en un incremento de 47,5% versus 2022, explicado por un significativo crecimiento en la demanda. De hecho, el número de pasajeros transportados aumentó 18,3%.

El arriendo de aviones presenta costos por MUSD\$91.876 como consecuencia de los distintos acuerdos alcanzados por LATAM.

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

El mantenimiento presenta mayores costos (incremento de MUSD\$18.956), principalmente, por un mayor número de aeronaves promedio en comparación al año anterior.

Los otros costos registran un aumento porcentual de 18.9% por efecto de mayores costos en las variables de tripulación, *marketing*, ventas y sistemas de reservas.

A nivel general, los ingresos financieros totalizaron MUSD\$125.356, que comparados a los MUSD\$1.052.295 de 2022, representan una disminución de 88,1%. Mayoritariamente, esta variación debe, principalmente, a movimientos del proceso de reestructuración de Capítulo 11 de 911,7 millones de dólares.

En tanto, los costos financieros disminuyeron 25,9%, totalizando MUSD\$698.231 al 31 de diciembre de 2023, mayormente explicado por la significativa reducción de deuda de la compañía en un 40% logrado gracias a la salida del Capítulo-11.

Los otros ingresos/costos totalizaron MUSD\$159 al 31 de diciembre de 2023. Por otro lado, los principales rubros del estado de situación financiera consolidado de TAM S.A. y Filiales, que produjeron una utilidad por MUSD\$50.701 por diferencia de cambio al 31 de diciembre de 2023, son los siguientes: otros pasivos financieros, los cuales generaron una utilidad por MUSD\$26.871 originada por préstamos y leasing financieros por adquisición de flota denominados en dólares; cuentas por cobrar y pagar neto a empresas relacionadas, que registraron una utilidad por MUSD\$46.531; y cuentas por cobrar y pagar neto a terceros, que tuvieron una pérdida por MUSD\$17.532. Cabe señalar que los otros rubros de activos y pasivos netos generaron una pérdida por MUSD\$5.168.

Ingresos totales de
USD\$ 11,8 mil millones

Margen operacional ajustado de
11,3%

Utilidad neta de
USD\$ 582 millones

VALOR ECONÓMICO GENERADO Y DISTRIBUIDO¹ (USD\$ MIL)

GRI 201-1

2023

a) Valor económico directo generado¹ (ingresos, inversiones financieras, venta de activos)	11.914.538
b) Valor económico distribuido	11.507.537
Costos operacionales	9.036.619
Salarios y beneficios de los empleados	1.583.337
Pago a proveedores de capital (interés pago a prestamistas y distribución de dividendos)	872.621
Pagos al gobierno (impuestos)	14.942
Inversiones en la comunidad	18

b) Valor económico retenido (a-b) **407.001**

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

SNAPSHOT

INDICADORES FINANCIEROS (USD\$ MIL)

	2021	2022	2023
Ingresos operacionales	5.111.346	9.516.807	11.789.182
Gastos operacionales ajustados	-6.230.630	-9.381.941	-10.461.281
Resultado operacional ajustado	-964.284	134.866	1.327.894
Margen operacional ajustado	-18,90%	1,42%	11,26%
Utilidad/(Pérdida) neta ¹	-4.653.142	1.337.137	581.550
Margen neto	N/S	14,07%	4,94%
EBITDAR Adj.	201.110	1.314.379	2.533.274
Margen EBITDAR	3,90%	13,81%	21,49%
Efectivo y equivalentes al efectivo ²			
/ingresos 12 meses anteriores	20,5%	24,3%	23,9%
Apalancamiento ³	N/S	4,0x	2,1x

N/S: No Significativo.

¹ Utilidad neta antes de intereses minoritarios.

² Incluye la línea de crédito rotativa.

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



MÁS INFORMACIÓN

Factores de riesgo (página 142).



Plan de inversión

NCG 461: 4.3 Planes de inversión

Los gastos de capital están relacionados con la adquisición de aeronaves, mantenimiento de CAPEX, reposición de piezas, CAPEX relacionado con tecnologías de la información, proyectos de flota como renovaciones de cabina, conversiones de aviones de carga y otros proyectos estratégicos específicos.

En esta línea, los gastos de capital del grupo LATAM se registran en el estado de flujo de efectivo a través de las siguientes líneas: Compra de Propiedades, Planta y Equipo, Compra de Activos Intangibles, y parcialmente en Pagos a Proveedores por el Suministro de Bienes y Servicios (Activaciones de Mantenimiento Arrendado).

GASTOS DE CAPITAL HISTÓRICOS Al 31 de diciembre de 2023

(USD\$ MILLONES)

	2021	2022	2021
Compras de Propiedades, Planta y Equipos	(597,1)	(780,5)	(795,8)
Compras de Activos Intangibles	(88,5)	(50,1)	(68,1)
Activaciones de Mantenimiento Arrendado	(163,7)	(149,1)	(294,5)

Por otro lado, la tabla a continuación indica los gastos de capital estimados del grupo LATAM para los años 2024, 2025 y 2026, los cuales están sujetos a cambios y pueden diferir de los gastos de capital reales. A su vez, los pagos previos a la entrega (PDPs, por sus siglas en inglés) y el CAPEX no-flota, representan desembolsos de efectivo estimados para la empresa que se registrarán en el flujo de efectivo neto de (utilizado en) actividades de inversión en Propiedades, Planta y Equipo, y Compras de Activos Intangibles, así como en el flujo de efectivo neto de actividades operativas en el caso del mantenimiento relacionado con los arrendamientos operativos.

GASTOS DE CAPITAL ESTIMADOS POR AÑO Al 31 de diciembre de 2023

(USD\$ MILLONES)

	2024	2025	2026
Prepagos (PDPs) ¹	(91)	(20)	(322)
CAPEX no-flota ²	(1.402)	(1.182)	(1.196)

¹ Pagos previos a la entrega realizados por el grupo LATAM o los ingresos recibidos por el grupo LATAM después de que se realice la entrega de la aeronave.

² Incluye estimaciones de gastos de capital en motores y piezas de repuesto, mantenimiento de la flota, proyectos y otros, además de compras de activos intangibles.

En tanto, los compromisos de flota como el precio de compra de los fabricantes y el valor presente de los compromisos de flota de los arrendadores que se recibirán según los contratos de arrendamiento operativos, según las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS 16, por sus siglas en inglés), se presentan en la tabla a continuación.

ESTIMACIONES POR AÑO Al 31 de diciembre de 2023

(USD\$ MILLONES)

	2024	2025	2026
Compromisos de flota ¹	(511)	(1.209)	(757)

¹ Incluye todas las entregas comprometidas (de fabricantes y arrendadores) con estimaciones sobre las fechas actuales de entrega programadas.

Cabe señalar que, en general, el grupo LATAM evalúa alternativas de financiamiento para cumplir con sus compromisos de flota y, por lo tanto, los montos presentados no necesariamente son indicativos de una salida de efectivo y dependiendo del tipo de contrato de arrendamiento (operativo o financiero), el Estado de Flujo de Efectivo registrará la entrega de la flota de manera diferente: para los arrendamientos financieros, la salida de efectivo se registrará en el Flujo neto de efectivo de (utilizado en) actividades de inversión en función del precio de compra de la aeronave.

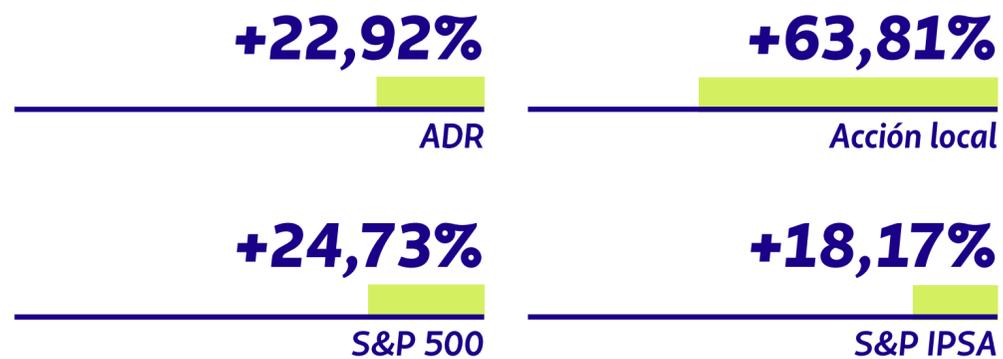
No obstante, las aeronaves que llegan bajo un arrendamiento operativo no representan una salida de efectivo al momento de su llegada, sino que representan el reconocimiento de un activo por derecho de uso y una obligación de arrendamiento, y por lo tanto, no se registrarán en el Estado de Flujo de Efectivo, según las IFRS.

Información bursátil

NCG 461: 2.3.4 ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS

LATAM Airlines Group S.A. es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) bajo el N° 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa de Comercio de Santiago (BCS) y en la Bolsa Electrónica de Chile – Bolsa de Valores (BEC). Por su parte, tras la adhesión al Capítulo 11, el programa *American Depositary Receipts* (ADR) ya no se cotiza en la Bolsa de Nueva York (NYSE, por sus siglas en inglés), sino que se negocian en Estados Unidos en el mercado *Over-the-Counter* (OTC).

RENDIMIENTO ANUAL



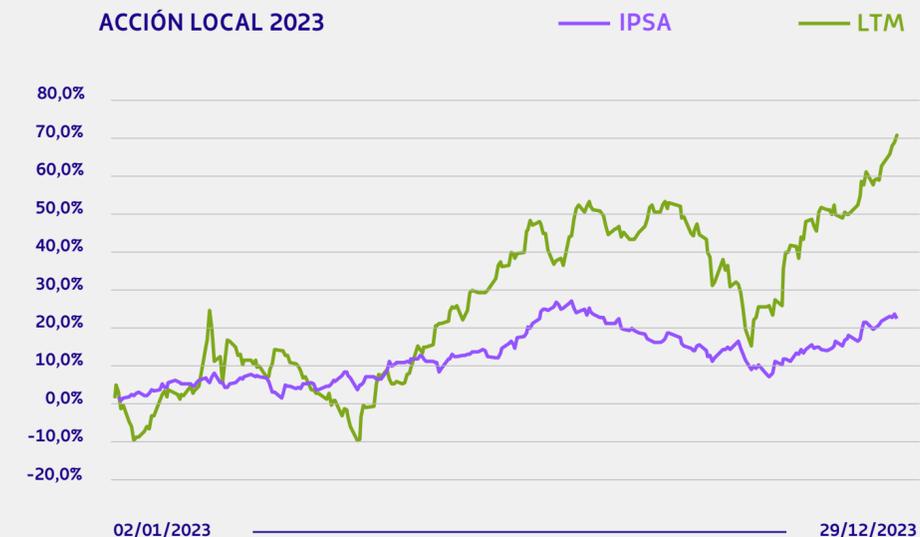
VOLÚMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE - ACCIÓN LOCAL (BOLSA DE SANTIAGO)

2023	N° de acciones transadas (millones)	Precio promedio (CLP)	Valor total (millones CLP)
Primer trimestre	20.210	5,90	118.124
Segundo trimestre	35.920	6,24	224.141
Tercer trimestre	55.150	8,15	449.473
Cuarto trimestre	61.900	7,99	494.581

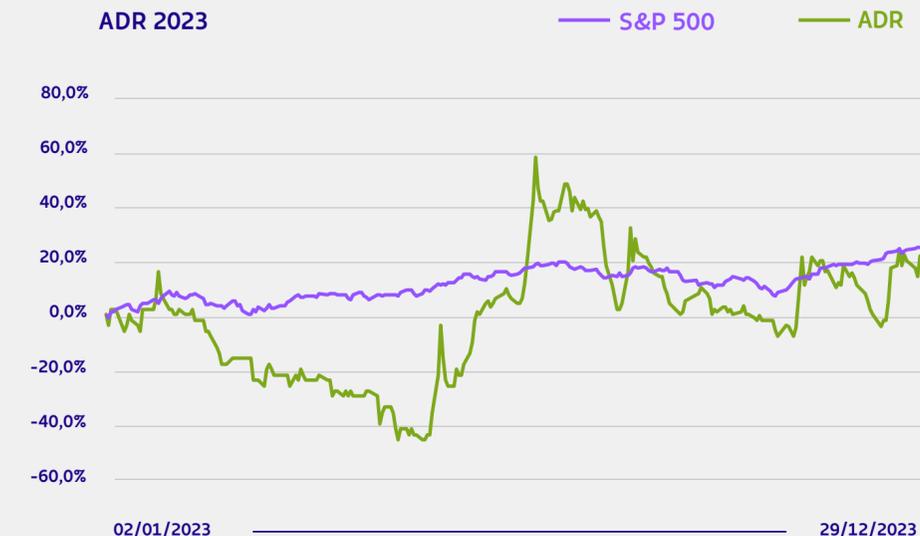
VOLÚMENES TRANSADOS POR TRIMESTRE - ADR

2023	N° de acciones transadas	Precio promedio (USD)	Valor total (millones USD)
Primer trimestre	6.967.870	0,4691	3,27
Segundo trimestre	9.228.850	0,3814	3,52
Tercer trimestre	11.697.850	0,6197	7,25
Cuarto trimestre	6.812.404	0,5473	3,73

ACCIÓN LOCAL 2023



ADR 2023



06

Seguridad

En este capítulo

65 | Prioridad nº 1



Prioridad

n° 1

NGC 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD POR INDUSTRIA

GRI 3-3 Y 403-1

SASB TR-AL-540A.1

Para el grupo LATAM la seguridad de sus empleados, clientes y las comunidades donde opera es fundamental y la prioridad número uno. En este sentido, basa su actuar en la **Política de Seguridad, Calidad, Salud y Medioambiente**, la cual establece los más altos estándares para resguardar la seguridad como un valor intransable para el grupo LATAM. Este documento obedece a los parámetros establecidos por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) e impulsa el desarrollo del Sistema de Gestión de Seguridad de la organización para la identificación, prevención y mitigación de riesgos.

La cultura de seguridad del grupo se centra en la participación activa de los equipos, la mejora continua de los procesos y el monitoreo constante del rendimiento, con el objetivo de perfeccionar frecuentemente los indicadores de seguridad. Además de aplicar rigurosamente los procedimientos operativos establecidos por las autoridades, fabricantes y la empresa como operador aéreo, el grupo LATAM busca superar sus propios estándares. Es por esto que se apoya cada vez más en la tecnología y los datos proporcionados por sus sistemas para la toma de decisiones, colabora con organizaciones internacionales y nacionales, así como con entidades presididas por autoridades, con el objetivo de desarrollar las mejores prácticas que permitan mitigar riesgos y fomentar una operación segura.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DE SEGURIDAD (SMS)

(SASB TR-AL-540A.1)

El Sistema Integrado de Gestión de Seguridad (SMS) de el grupo LATAM considera las áreas de salud, segu-

ridad y medioambiente (HSE, por sus siglas en inglés) y el Plan de Respuesta a la Emergencia, atendiendo las exigencias y orientaciones del anexo 19 de la OACI y la normativa exigida en los distintos países donde tienen sede las filiales del grupo.

En esta línea, El SMS reúne herramientas y programas que permiten a LATAM actuar proactivamente, monitorear su desempeño, identificar situaciones de riesgo y reaccionar con rapidez para minimizarlas. De hecho, las acciones son dirigidas por la matriz de factores de riesgo y grados de criticidad, la cual es periódicamente actualizada con datos de análisis internos y de eventos relacionados con la aviación a nivel mundial.

Además de la información interna que facilita la priorización de posibles riesgos, el grupo LATAM revisa anualmente los riesgos que destaca el Reporte anual de Seguridad de IATA y publica en su sitio web el detalle de las medidas de mitigación para cada uno. Adicionalmente, divulga su participación en organismos presididos por autoridades y organizaciones nacionales e internacionales vinculadas a la aviación comercial, con foco en la seguridad del sector.

Resultados SMS 2023

25.801 riesgos y situaciones peligrosas* fueron identificadas por el SMS.

Un 90% de estas situaciones fueron mitigadas por medio de investigaciones o algún tipo de auditoría.

**Los riesgos y las situaciones de peligro se definen en términos generales como cualquier condición existente o potencial que pueda conducir a un accidente o incidente. A los casos del porcentaje que aún no ha sido mitigado ya se le ha asignado un nivel de gestión y será gestionado en 2024, en línea con lo establecido por los procedimientos internos.*

También, como parte del sistema integrado, el grupo LATAM realiza una serie de auditorías periódicas, que permiten mejorar sus procesos internos, así como encontrar nuevas oportunidades en materias de seguridad. Estas se dividen en tres tipos:

- **1. Auditorías internas periódicas:** Estas son realizadas por el equipo de LATAM y evalúan la madurez de los procesos operativos implementados en las áreas de Aeropuertos y Mantenimiento.

- **2. Auditorías internas basadas en los lineamientos de la Auditoría de Seguridad Operacional de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA):** Tiene como objetivo garantizar el cumplimiento de las regulaciones locales y que todas las áreas operacionales cumplan con los más altos parámetros de seguridad de la industria.

- **3. Auditorías de recertificación de IOSA:** El equipo de auditores de IATA realiza la verificación del cumplimiento de los estándares IOSA en todas las filiales desde 2007. Este proceso se realiza cada dos años y la edición más reciente se llevó a cabo en 2023. El resultado de este proceso entrega a LATAM oportunidades de mejora para todos sus procesos de seguridad.

El SMS reúne herramientas y programas que permiten al grupo LATAM actuar proactivamente, monitorear su desempeño, identificar situaciones de riesgo y reaccionar con rapidez para minimizarlas.



ANALYTICS Y USO AVANZADO DE LOS DATOS

LATAM ha sido pionera en el sector aéreo al utilizar los datos provenientes de su operación para desarrollar planes de acción y mejora continua de la seguridad operacional.

Proyecto safety ii

Desde 2020, el grupo LATAM ha desarrollado el proyecto Safety II, el cual genera información valiosa sobre los vuelos y permite analizar distintas variables con potencial de afectar el desempeño operacional, como datos meteorológicos, informes de mantenimiento y niveles de alerta de la tripulación de vuelo, entre otros.

En 2023, el crecimiento de este proyecto impulsó la creación del Área Safety Data en la compañía, con el objetivo de respaldar todas las decisiones de la dirección de seguridad operacional. Además, se mejoró la calidad de los datos obtenidos desde diversas fuentes, así como su disponibilidad. Por ejemplo, se involucraron las áreas de Factor Humano y Despacho, lo que permitió ampliar la recopilación de datos desde diversas fuentes y aumentar las posibilidades de correlación. Esto, a su vez, abre la oportunidad para sumar a nuevos equipos de la vicepresidencia de Seguridad.

Otro avance relevante fue la elaboración de un nuevo indicador (Safety Performance Index, o SPI II), el cual permite visualizar los matices del desempeño en

todas las fases del vuelo. Todos estos avances han fortalecido la capacidad para generar correlaciones, identificar tendencias y realizar otros ejercicios de validación con el fin de detectar fortalezas y oportunidades de mejora en la operación.

MONITOREO DE DATOS

Procesos del despacho del avión

Después de realizar un diagnóstico de los procesos de embarque de pasajeros en el año 2022, que permitió mapear los riesgos asociados con el despacho de la aeronave, el grupo ha continuado fortaleciendo estos procesos. En el año 2023, se implementó un sistema de monitoreo automatizado para recopilar datos reales de posibles eventos de seguridad (Safety Performance Index, o SPI) que antes no estaban disponibles.

A través de una serie de mejoras coordinadas con las Operaciones de Aeropuerto en el proceso de embarque, se logró reducir los eventos de posibles riesgos para la seguridad en más de 90% por mes, indicando una tendencia a la baja considerable. Esto se traduce en una mejora en el control del proceso de embarque, reflejando el éxito de las intervenciones y mejoras implementadas durante el año.

Vuelos

LATAM cuenta con el programa de Garantía de Calidad de Operaciones de Vuelo (FOQA, por sus siglas en inglés), diseñado para monitorear datos de vuelo. Este sistema informático permite comparar los parámetros de vuelo reales con los procedimientos operativos estándar (SOP, por sus siglas en inglés), ya que captura información de cada vuelo, procesa automáticamente los datos e identifica desviaciones en las operaciones, facilitando el análisis operacional de nuestros procedimientos y gestión de procesos de mantenimiento preventivo.

FOQA es un componente clave en el Sistema de Gestión de Seguridad, siendo esencial para detectar e identificar infracciones a la seguridad. Gracias a este programa, en 2023 se logró monitorear más del 96% de los vuelos, proporcionando información valiosa para mitigar riesgos y prevenir futuras reincidencias de casos.

Adicionalmente, el FOQA provee información segmentada por piloto, la cual es manejada con total confidencialidad. Estos datos se alojan en una aplicación denominada Pilot LATAM, una aplicación móvil diseñada específicamente para pilotos de LATAM Airlines Group, que funciona como una herramienta de información operativa completa y permite a las tripulaciones visualizar detalles de su desempeño, compararlo con el promedio de la flota y acceder a incidentes identificados durante los vuelos.

BIENESTAR

GRI 403-7

Al mismo tiempo que el grupo LATAM se preocupa por la seguridad de todos sus empleados, está consciente de que son ellos quienes son los principales actores para hacer que sus operaciones sean cada vez más seguras. De esta manera, el grupo invierte permanentemente en la sensibilización y el compromiso de todos sus equipos y busca reforzar la cultura de seguridad a través de capacitaciones e iniciativas de compromiso y comunicación.

Mediante campañas internas, el grupo LATAM busca concientizar a sus equipos sobre la trascendencia del comportamiento seguro. Además, ha implementado una plataforma en línea que recopila notificaciones de incidentes y desviaciones. Esta valiosa información se utiliza para mapear riesgos y generar planes de mejora para la constante evolución hacia prácticas más seguras.

Proyecto Microlearning

Se implementaron con éxito cuatro cursos del Proyecto Microlearning en 2023, que son complementarios al proceso de activación de los gate-keeper (pilotos encargados de analizar la data de vuelo). Estos han sido diseñados para fortalecer habilidades clave de los pilotos en eventos operacionales. Basados en la metodología PBL (Problem-Based Learning), estos cursos han elevado la conciencia situacional de 128 pilotos, marcando un hito significativo en la mejora de la seguridad y eficacia operativa.

Programa de Factores Humanos

Durante este año, se lanzó un Manual de Factores Humanos que establece un marco teórico para la aplicación en ámbitos docentes y laborales. Además, fueron actualizados los entrenamientos en línea sobre fatiga y prevención de sustancias psicoactivas, reafirmando el compromiso con un entorno de trabajo seguro y saludable.

Lo anterior se suma al programa “Piloto de Apoyo entre Pares”, el cual reúne a pilotos voluntarios en todas las subsidiarias para elaborar indicadores relacionados con el bienestar psíquico de este rol y “SeguraMente”, que ofrece consultas médicas y acompañamiento psicológico en apoyo a los pilotos.

PASAJEROS DISRUPTIVOS

GRI 403-7

En los últimos tres años, las interrupciones en el grupo LATAM estuvieron mayormente vinculadas a protocolos de la pandemia por COVID-19. En 2023, con la recuperación operativa, el consumo de alcohol detectado en nuestros pasajeros se ha tornado el principal desencadenante de comportamientos disruptivos. En respuesta a esto, se han actualizado y perfeccionado los cursos y entrenamientos para el personal de aeropuertos, con el objetivo de identificar, antes del embarque, a pasajeros en estado alterado.

Cada mes, se presentan estadísticas de pasajeros disruptivos en directorios y altas instancias de toma de decisiones, con el propósito de revisar estas situaciones y tomar acciones pertinentes.

Adicionalmente, el grupo LATAM cuenta con un Procedimiento de Acoso o Importación Sexual, el cual es activado frente a este tipo de agresiones hacia su personal, asegurándose de velar por su bienestar físico y emocional durante eventos de esta naturaleza y proporcionando acompañamiento profesional posterior.

Además, se lleva a cabo un análisis detallado de la causa raíz y las causas contribuyentes en cada situación, buscando fomentar la mejora continua en cualquier proceso que pueda haber influido, aunque sea mínimamente, en estas conductas dentro de la operación del grupo LATAM.

Si bien esta problemática es común en la industria y la estadística de LATAM refleja de manera similar lo que ocurre a nivel sectorial, la organización continúa trabajando por impulsar medidas de la mano con autoridades para garantizar un marco regulatorio que establezca consecuencias para los pasajeros disruptivos y que ampare a la compañía en el caso que decida no transportar a un pasajero considerado peligroso.

MEJORA CONTINUA: ASISTENCIA TÉCNICA

En 2023, la operación de pasajeros de la filial del grupo en Chile colaboró con el Boeing Flight Operations Support Program (FOSP) para recibir asesoramiento técnico sobre seguridad en operaciones de vuelo y entrenamiento, así como para mejorar las comunicaciones. Además, la empresa participó en el Global Regional Airbus Safety Program (GRASP) de Airbus, que evaluó y fortaleció el Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) y el Sistema de Gestión de Calidad (SGC). La evaluación incluyó encuestas a ejecutivos, asistencia a reuniones del Comité de Seguridad, revisión de procesos en Brasil, Chile, con foco en transporte de pasajeros, y en Estados Unidos, para Carga, además de entrevistas con líderes de todas las áreas. El informe final del GRASP proporcionó valiosas observaciones para





optimizar nuestro SMS, con el objetivo de implementar mejoras identificadas en 2024.

SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Cuando se trata de la seguridad aeroportuaria, LATAM trabaja en línea tanto con los estándares nacionales como internacionales e invierte permanentemente en la mejora continua de los procesos para que los



pasajeros y la carga que transporta lleguen de manera segura a sus destinos.

Sistema de Gestión de Seguridad (SeMS)

Durante 2023 LATAM implementó el estándar internacional Sistema de Gestión de Seguridad (SeMS), con el objetivo de seguir fortaleciendo la estructura de los pilares que permiten abordar y mantener la seguridad aeroportuaria y de instalaciones. Este logro aplicó a todas las operaciones del grupo LATAM, considerando tanto pasajeros como colaboradores, y busca ayudar a garantizar la continuidad operacional y el resguardo de las operaciones contra posibles amenazas y riesgos, con los más altos niveles de seguridad.

Este sistema incorpora procedimientos de investigación de situaciones no deseadas que aplican a todo el grupo LATAM para identificar las causas de los eventos, de manera que se implementen medidas de mejora para prevenir la ocurrencia de nuevos casos.

La participación del personal y una cultura organizacional en torno a la seguridad son cruciales para los objetivos del SeMS, por lo que el equipo de Seguridad define evaluar y validar todo el contenido gestionado por la Academia de Formación Corporativa de LATAM, con un enfoque en la salud y seguridad ocupacional. Además, participan en la definición del contenido de las sesiones informativas de seguridad para los equipos operativos y suelen formar parte activa en estas sesiones de comunicación.



Inspecciones

LATAM realiza inspecciones de seguridad a través de un plan de trabajo que abarca los distintos procesos aeroportuarios, considerando infraestructura, equipos móviles, escaleras, sistemas de trabajo en altura y toda condición o actividad que represente un riesgo crítico, con el fin de mitigar sus riesgos y la afectación de las personas y operación tanto por el cuidado de los pasajeros (de acuerdo a normativa aeronáutica) como por el de los colaboradores. Adicionalmente, se busca cumplir a cabalidad tanto la norma internacional y nacional, así como la política interna para identificar de forma inmediata toda brecha de procesos que pueda existir y que exponga a algún evento de interferencia ilícita, por lo cual se establece un monitoreo permanente de la forma en que se llevan a cabo cada una de las tareas relacionadas a control de acceso a aeronaves, bodegas de carga e instalaciones, con especial énfasis en zonas restringidas.

PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS

LATAM cuenta con un Plan de Respuesta a Emergencias, el cual determina qué recursos y personas deben activarse en caso de una emergencia aérea, es decir, en incidentes o accidentes donde ocurra daños materiales o a las personas. Este plan tiene por objetivo apoyar a las personas afectadas y a sus familiares, cumpliendo un rol facilitador con las autoridades aeronáuticas en las investigaciones y manteniendo la comunicación con los distintos grupos de interés para garantizar la continuidad de la operación. Asimismo, este Plan establece las bases de la organización para otros tipos de emergencias que afecten seriamente las operaciones, como son los Desastres Naturales, Pandemias, Huelgas o Contingencias Severas.

De hecho, actualmente existen Comités de Emergencia en cada una de las filiales del grupo LATAM Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Paraguay, además de ciudades donde LATAM cuenta con personal, como Miami, Buenos Aires y Madrid. Los comités participan de mesas de trabajo, donde interactúan con expertos de diferentes áreas, además de voluntarios que podrían apoyar en caso que existan personas afectadas.

Cada año, estos Comités de Emergencia son capacitados y se realizan simulacros de emergencia periódicamente para asegurar la correcta respuesta de cada área en caso que ocurra alguna situación de este tipo. Un importante espacio de formación fue la Semana de la Seguridad realizada en 2023, que contó con sesiones de capacitación con foco en respuesta frente a emergencias para todas las filiales, además de activaciones de los comités de Ecuador y Chile. En esta línea, durante 2023, las capacitaciones presenciales y *online* superaron los tres mil empleados.

Además, durante el año se hicieron ocho ejercicios de simulación, con activación de uno o más comités simultáneos, con el fin de preparar a los equipos y sistemas frente a posibles ocurrencias, de la manera más eficiente posible.

INCIDENTES DE SEGURIDAD

SASB TR-AL-540A.2

En 2023, no se registraron accidentes aéreos en las operaciones del Grupo LATAM. Durante el periodo hubo un incidente que activó el Plan de Respuesta a Emergencia para el evento de cruce de pistas de aterrizaje, ocurrido en Florianópolis el día 12 de julio. La situación se resolvió sin inconvenientes, luego de involucrar a los comités de Chile y Brasil, que entregaron todo el apoyo necesario para el desembarque adecuado de todos los tripulantes y pasajeros. Además, posteriormente se realizó el análisis pertinente para identificar las razones operacionales y fortalecer las estructuras de seguridad.

Los equipos de LATAM mantienen activos los sistemas de gestión de seguridad, monitoreando cada evento en busca de oportunidades de mejora en los procesos y supervisando los indicadores de seguridad para mantener niveles aceptables y buscar constantes mejoras. Como consecuencia, hemos alcanzado mejores niveles de seguridad que se reflejan en la ausencia de eventos significativos.

SNAPSHOT

	2020	2021	2022	2023
Gestión de accidentes y seguridad				
NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD				
Accidentes de aviación ¹	1	0	2	0
SASB TR-AL-540A.2				
Medidas gubernamentales de aplicación de los reglamentos de seguridad de la aviación ²	N/D	N/D	0	1
SASB TR-AL-540A.3				
Respuesta a emergencias				
Integrantes del equipo de emergencia	2.814	2.240	N/D	573
Personas capacitadas en procedimientos	746	3.400	3.500	3.549

N/D: No disponible.

¹ En 2020: accidente con la tripulación. En 2022: Accidente con tripulación en pista por colisión con carro de bomberos y aterrizaje de emergencia por malas condiciones climáticas.

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

07 *Compromiso con la sostenibilidad*

En este capítulo

71 | Objetivos y resultados

72 | Estrategia de la sostenibilidad

73 | Gestión ambiental

77 | Cambio climático

84 | Economía circular

88 | Valor compartido

Objetivos y resultados



Durante años, el grupo LATAM ha buscado colaborar con el desarrollo sostenible en Sudamérica, y en 2021 decidió elevar la prioridad de esta misión situándola en el centro de sus decisiones. El grupo trazó una ruta para las próximas tres décadas, marcando un hito en su historia. Así nació su Estrategia de Sostenibilidad, como resultado de una reflexión profunda y exhaustiva de las organizaciones del grupo LATAM, junto al diálogo abierto y comprometido con sus diversos grupos de interés.

Esta estrategia se basa en cuatro pilares que buscan impactar positivamente en los grupos de interés con los que interactúa el grupo LATAM: Gestión Ambiental, Cambio Climático, Economía Circular y Valor Compartido. En conjunto, estos pilares fortalecen el rol del grupo como parte de los actores que buscan contribuir a la solución de los desafíos sociales, ambientales y de crecimiento económico que enfrenta la sociedad actual. Es con esto que se establece su nombre: “Un destino necesario”.

En cada pilar que compone la estrategia del grupo LATAM se definieron compromisos, así como metas retadoras y trazables, las cuales contribuyen a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Todas las iniciativas que forman parte de la estrategia buscan contribuir en particular a los siguientes: ODS 3 Salud y Bienestar; ODS 5 Igualdad de género; ODS 8 Trabajo Decente y Crecimiento Económico; ODS 9 Industria, Innovación e Infraestructura; ODS 12 Producción y Consumo Responsables; ODS 13 Acción Climática; ODS 15 Vida de Ecosistemas Terrestres; y ODS 17 Alianzas para Lograr los Objetivos.

Estrategia de sostenibilidad

NGC 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD POR INDUSTRIA

SASB TR-AL-110a.2

GRI 305-5



GESTIÓN AMBIENTAL

COMPROMISO

- Mantener y mejorar continuamente el Sistema de Gestión Ambiental en todas nuestras operaciones bajo el estándar IEnvA de la IATA.

METAS 2023

- Fortalecimiento de los programas de Gestión Ambiental.
- Articulación de proveedores críticos con el fin de apoyarlos en sus esfuerzos por mejorar su desempeño en Gestión Ambiental.

AVANCES 2023

- Establecimiento de programas de Gestión Ambiental estratégicos para la mitigación y/o gestión de los impactos ambientales y articulación gradual de proveedores críticos.

ESTATUS DEL COMPROMISO

- Implementación de planes de gestión ambiental.



CAMBIO CLIMÁTICO

COMPROMISO

- Alcanzar un crecimiento carbono neutro cero en emisiones directas (alcance 1) tomando como base el año 2019.
- Reducir y/o compensar el equivalente al 50% de las emisiones domésticas² de gases de efecto invernadero (GEI) al 2030, con base en el 2019.
- Alcanzar emisiones netas cero al 2050.

METAS 2023

- Reducir y compensar 780.806 emisiones GEI¹ incluyendo los programas de compensación con clientes.
- Avanzar en la consolidación de un portafolio de proyectos de conservación en áreas estratégicas de la región.

AVANCES 2023

- 850.932 emisiones GEI¹ gestionadas (13% por mejoras operacionales, es decir, reducción de emisiones y 87% por apoyo a la conservación de ecosistemas estratégicos, principalmente en la Orinoquía colombiana, es decir, compensación). Por otro lado, a través del programa de compensación de LATAM, sus clientes compensaron un total de 66.419 emisiones GEI¹.

ESTATUS DEL COMPROMISO

- En conjunto, la reducción de emisiones GEI¹, las compensaciones realizadas y las efectuadas por los clientes en el marco del programa de compensación de LATAM, equivalen a 850.932 emisiones GEI¹, que representan al 15,9% de las emisiones domésticas².



ECONOMÍA CIRCULAR

COMPROMISO

- Eliminar los plásticos de un solo uso³ en la operación al 2023.
- Buscar ser cero residuos a rellenos sanitarios a 2027.

METAS 2023

- Reducir en un 100% los plásticos de un solo uso³ en la operación.
- Avanzar con el sistema de gestión de residuos a nivel transversal.

AVANCES 2023

- Eliminación del 96% de los plásticos de un solo uso³ en la operación.
- Implementación del sistema en las principales bases.

ESTATUS DEL COMPROMISO

- Se logró un 96% de la meta de reducción de los plásticos de un solo uso¹. El 4% restante corresponde a un grupo de elementos que no pudieron ser reemplazados o eliminados por razones de índole legal, seguridad, sanitario, operacional o por no contar con opciones de reemplazo disponibles en el mercado.
- Se incorporó nueva infraestructura e indicadores de seguimiento de gestión de residuos en las principales bases de Brasil, Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Estados Unidos.



VALOR COMPARTIDO

COMPROMISO

- Disponer de la conectividad, capacidad y velocidad de las operaciones de pasajeros y carga para el beneficio de las comunidades en Sudamérica bajo tres frentes de acción:

- Salud
- Medio Ambiente
- Catástrofes naturales

METAS 2023

- Fortalecer la red de alianzas estratégicas del programa Avión Solidario.

AVANCES 2023

- 43 alianzas con organizaciones, fundaciones y entidades gubernamentales en cinco países.
- Más de 4.500 personas transportadas gratuitamente, equivalente a 26 aviones A320 llenos.
- 485 toneladas transportadas gratuitamente en favor de causas sociales y ambientales, lo que equivale a 10 aviones completos, modelo B767F.

ESTATUS DEL COMPROMISO

- Se fortaleció el programa Avión Solidario desde la co-creación junto a las alianzas.
- También se inició con el diseño para la elaboración de un sistema de medición de impacto social y ambiental del programa.

¹ Toneladas de CO₂.

² Emisiones domésticas considera emisiones áreas de alcance 1, asociadas al consumo de combustible de todos los vuelos de pasajeros y carga.

³ Más información:

<https://www.latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/economia-circular>





Gestión ambiental

LATAM guía su Sistema de Gestión Ambiental bajo la Política de Seguridad, Calidad, Salud y Medio Ambiente, que establece el compromiso del grupo de velar por la protección del medio ambiente, la prevención de la contaminación y la aplicación de las mejores prácticas de la industria para lograr este fin. Además, este documento, que fue aprobado por la alta dirección de LATAM, es revisado al menos una vez al año y está disponible públicamente, para conocimiento de los grupos de interés.

En línea con su política, el grupo LATAM aplica un Sistema de Gestión Ambiental en las operaciones de Chile, Colombia, Perú, Ecuador, Brasil y Estados Unidos de clase mundial, transparente, auditable y certificado. Los principales referentes y certificaciones aplicadas que utiliza el grupo LATAM son el estándar IATA Environmental Assessment (IEnvA, por sus siglas en inglés) de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), como también el estándar ISO 14.001.

El primero, presente en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, y Perú, consiste en un programa voluntario de evaluación medio ambiental, diseñado en dos etapas:

- La Etapa 1 considera el compromiso de la alta dirección y el mapeo de los requisitos legales ambientales pertinentes y de los aspectos e impactos ambientales de las actividades.

- La Etapa 2 incluye la definición de metas, implementación de programas y controles operacionales, auditorías y la capacitación de los equipos.

Desde el año 2022 LATAM y las filiales mencionadas cuentan con la certificación IEnvA – Etapa 2, que incluye procesos claves del negocio definidos como Core y Core+ (MRO), los cuales corresponden a actividades administrativas, operaciones de vuelo, así como también de revisión, mantenimiento y reparación de aeronaves.

Así también, en la búsqueda continua del grupo LATAM por integrar las mejores prácticas ambientales del sector aéreo, el equipo mantuvo la certificación de su Sistema de Gestión Ambiental en la filial de Estados Unidos, mediante las normas ISO 14.001 la cual tiene alcance a los servicios de transporte aéreo de carga y mantenimiento de sus aeronaves incluido ORG (actividades corporativas y administrativas); GRH (Actividades Terrestres); MNT (Actividades de mantenimiento); CGO (Actividades de Carga y Almacén); y SEC (Actividades de seguridad, protección y medio ambiente).

Además, durante este periodo se trabajó en una actualización de la estructura de gobernanza para la gestión ambiental del grupo, dando creación a la Subgerencia de Gestión Ambiental, la cual es parte de la Gerencia de Sostenibilidad, dentro de la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad.

No obstante estos avances, en 2024 uno de los grandes desafíos en materia de gestión ambiental para LATAM se centrará en continuar fortaleciendo los programas en sus filiales y la articulación de sus proveedores críticos, con el fin de apoyarlos en sus esfuerzos por llevar las operaciones del grupo a incorporar las mejores prácticas a nivel mundial.

Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú cuentan con la certificación IEnvA-Etapa 2.



CONFORMIDAD AMBIENTAL

NGC 461: 8.1.3 CUMPLIMIENTO LEGAL y NORMATIVO - MEDIOAMBIENTAL

El Sistema de Gestión Ambiental de LATAM sigue un proceso continuo para identificar y evaluar el cumplimiento ambiental de aquellos requisitos legales aplicables en sus distintas filiales, bajo los lineamientos propuestos por el Programa de Evaluación Ambiental de IATA (IEnvA).

Como parte de este procedimiento, la organización ha desarrollado un procedimiento de identificación y evaluación de requisitos legales, con el objeto de identificar los requisitos legales aplicables en materia ambiental por país en una matriz, abarcando componentes como el uso del agua, energía, gestión de residuos, emisiones atmosféricas y contingencias ambientales.

En esta matriz se registra la aplicabilidad de los requisitos en los diferentes procesos, los pasos para su cumplimiento, los responsables de su implementación, así como un listado de evidencias para verificar para su cumplimiento, entre otros detalles que facilitan su gestión.

En lo que respecta a los plazos de cumplimiento estos se sujetan a los indicados en las normas aplicables, así mismo se tiene dentro del Sistema de Gestión Ambiental una base de datos ambientales, donde se establecen los planes de cumplimiento y los plazos establecidos para estos.

Adicionalmente, para asegurar que los estándares de IEnvA e ISO 14.001 se mantengan vigentes y en constante mejora, LATAM lleva a cabo inspecciones anuales en sus instalaciones por país, junto con ejercicios de simulacro para enfrentar emergencias ambientales.



Estos procedimientos permiten verificar que las capacitaciones prácticas recibidas por el personal sean implementadas de acuerdo con los protocolos establecidos, con el fin de reducir cualquier impacto en el medio ambiente y garantizar la seguridad de las personas involucradas.

Conforme lo anterior, durante 2023 se llevaron a cabo inspecciones, simulacros y auditorías internas, que permitieron robustecer los planes de acción que deberán ser aplicados en las distintas operaciones. Esto también permitió identificar normativas emergentes aplicables, que han sido integradas en la matriz para ser abordadas oportunamente.

CONFORMIDAD¹

NCG 461: 8.1.3 CUMPLIMIENTO LEGAL MEDIOAMBIENTAL

GRI 2-27

En el 2023, bajo el reporte de procesos ambientales requerido por la Norma de Carácter General N°461, el grupo LATAM no tiene multas pendientes y tuvo tres sanciones ejecutoriadas y/o una responsabilidad ambiental acumulada a final de año² por un valor de CLP\$ 28.361.832³. Por otro lado, se contemplan tres programas de cumplimiento aprobados y no se tienen programas de cumplimiento ejecutados. Finalmente, cabe mencionar que no se tienen planes de reparación por daño ambiental presentados ni ejecutados en 2023.

¹ Considera el consumo interno y el externo.

² Considera el Registro Público de Sanciones de la Superintendencia de Medio Ambiente en Chile y órganos equivalentes en otras jurisdicciones.

³ Valor convertido a pesos chilenos con tasa de cambio que estableció el Banco Central de Chile a diciembre de 2023 (R\$182,04), las multas en reales alcanzan un valor de R\$ 155.800.

MÁS INFORMACIÓN

Más información sobre el pilar de Gestión Ambiental en <https://www.latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/gestion-ambiental>

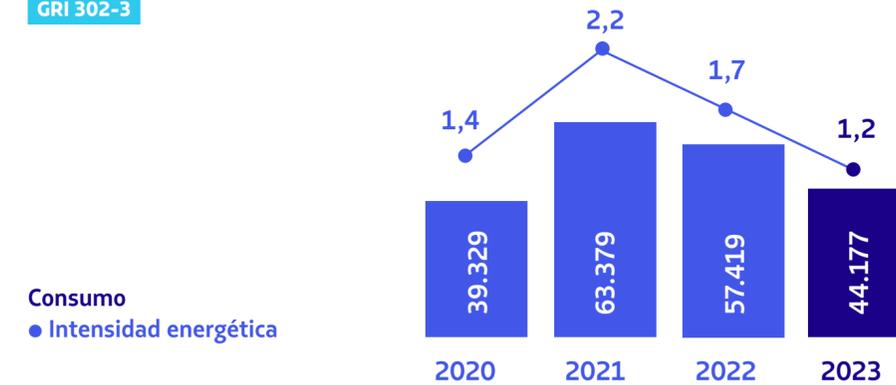
RECURSOS NATURALES

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

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

CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA (MWH)¹ E INTENSIDAD ENERGÉTICA (MWH/FTE)²

GRI 302-3



¹ MWh1: Megavatio
² FTE2: Acrónimo en inglés que significa “empleado de tiempo completo”.

EXTRACCIÓN Y CONSUMO DE AGUA (m³)¹

GRI 303-3

	UNIDAD	2020	2021	2022	2023
Extracción: Total de abastecimiento de aguas municipal	Millón de metros cúbicos	0,082	0,099	0,086	0,272
Extracción: Agua fresca (lagos, ríos, etc.)	Millón de metros cúbicos	0	0	0	0
Extracción: Aguas subterráneas	Millón de metros cúbicos	0	0	0	0
Descarga: Agua devuelta a su fuente de extracción, a mayor o similar calidad a la extraída	Millón de metros cúbicos	0	0	0	0
Total consumo agua fresca	Millón de metros cúbicos	0,082	0,099	0,086	0,272

¹ El abastecimiento se obtiene de las redes municipales en los diversos países de operación, sin captación directa de agua por LATAM.

² El 100% corresponde a agua dulce.





CONSUMO INTERNO DE ENERGÍA

GRI 302-1

	UNIDAD	2020	2021	2022	2023
Energía no renovable					
Combustible de aviación	TJ	76.826,10	88.734,84	133.991,16	156.368,83
Gasolina	TJ	3,97	24,32	162,53	5,16
Diesel	TJ	97,74	118,5	67,49	111,20
Gas licuado de petróleo	TJ	6,28	5,41	8,75	366,17
Gas natural	TJ	0,29	0,11	0,02	N/A ¹
Electricidad ²	TJ	35,96	50,47	21,772	136,25
Total energía no renovable	TJ	76.970,35	88.933,7	134.251,72	156.987,61
Energía renovable					
Etanol	TJ	0,20	0,56	0,00	0,08
Electricidad ²	TJ	105,62	177,87	184,99	22,79
Total energía renovable³	TJ	105,83	178,43	184,99	22,87
TOTAL	TJ	77.076,18	89.112,08	134.436,71	157.010,48

¹ Dentro de las fuentes energéticas del año 2023 no se encuentra el Gas Natural.

² La electricidad consumida proviene de diversas fuentes. El porcentaje de participación de cada una de las fuentes varía año a año, según la red eléctrica de cada país.

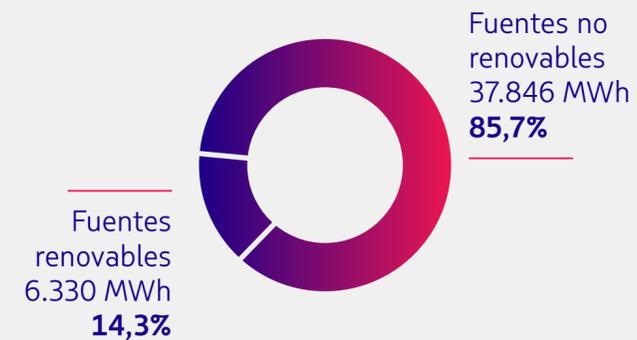
³ En años anteriores se tomaba la proporción de energía renovable de la matriz energética de cada país para determinar la proporción de LATAM, puesto que la energía es adquirida a través de dichas matrices. A partir del 2023 lo reportado como energía renovable hace referencia únicamente a la energía renovable adquirida con la que se cuentan certificados.

CONSUMO DE COMBUSTIBLES

SASB TR-AL-110 A.3

	UNIDAD	2020	2021	2022	2023
Eficiencia combustible LATAM	litros/100 RTK	30,1	31,7	30	29,8
Operación de pasajeros	litros/100 RPK	3,2	3,4	3,7	3,1
Operación de carga	litros/100 RTK	20,7	20,1	22,1	23,1
Consumo de combustible	GJ	76.826.100	88.734.840	133.991.160	156.368.834
% de combustibles alternativos	%	0,0	0	0	0
% de combustible sostenible	%	0,0	0	0	0

CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA⁴ - 2023



⁴ Basado en información de la composición de la matriz energética de cada país, con fuente de H2LAC, programa creado en 2020 por la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) junto al Banco Mundial, la CEPAL y el Programa Euroclima+ de la Unión Europea.



SNAPSHOT

ECOFICIENCIA

	UNIDAD	2021	2022	2023
Energía				
GRI 302-1 y 302-3				
Consumo de energía – operaciones terrestres y aéreas	TJ	89.112	134.436,71	157.010,48
Intensidad energética	MWh/100 RTK	0,8	0,5	0,3
Consumo de agua	Metros cúbicos	98.846	85.656	271.571 ¹
Generación de residuos	Toneladas	28.803	37.990	37.367
Gestión ambiental				
Unidades con Sistema de Gestión Ambiental (SGA)/total de unidades	%	95%	99%	100%
Unidades con SGA certificado/total de unidades	%	90%	99%	100%

¹ El resultado del año 2023 se asemeja a la operación pre-pandemia en orden de magnitud, considerando que en 2019 el consumo fue de 216.626 m³.





Cambio climático

NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

GRI 3-3

SASB TR-AL-110a.2

La emergencia climática se ha posicionado como uno de los mayores retos mundiales en la actualidad y potencialmente uno de los más relevantes que vivirá la humanidad en los próximos años. En ese contexto, la industria de la aviación enfrenta el desafío de unirse en múltiples frentes para contribuir tanto a la mitigación como a la adaptación al cambio climático. Para ello, el grupo LATAM ha dispuesto de distintos mecanismos, como la implementación de nuevas tecnologías para mejorar la eficiencia, mejoras operacionales para la reducción del consumo de combustible, programas de conservación de ecosistemas y captura de carbono, el desarrollo de una hoja de ruta para el uso de combustibles sostenibles, entre otros.

Es crucial priorizar estratégicamente cada uno de estos esfuerzos, considerando tanto su efectividad a corto, mediano y largo plazo, como también las condiciones geográficas específicas donde se aplican. En ese sentido, el grupo busca balancear la urgencia climática con las necesidades de conectividad y sostenibilidad de la industria aérea, fomentando una transición informada, que considere las políticas públicas necesarias y la disponibilidad de recursos en las regiones donde opera, así como la temporalidad de las acciones.

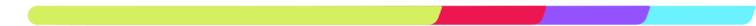
El compromiso del grupo con alcanzar emisiones netas cero en su operación no solo pasa por la gestión de mejoras operacionales y estrategias de conservación de áreas críticas, también considera el trabajo colaborativo con la industria, actores público-privados de la cadena de valor, ONGs y academia. En este rumbo, además, el grupo LATAM se ha propuesto avanzar en la divulgación de información climática, alineado con los marcos de transparencia referentes a nivel global.



LA GESTIÓN DE LATAM FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO

Eficiencias operacionales

Iniciativas de uso eficiente de combustible, tanto aéreas como terrestres, como la optimización de rutas, racionalizar el uso de motor auxiliar, reducción de peso en los vuelos, entre otros



Nuevas tecnologías

Renovación de flota, utilización de nuevos softwares, entre otros.



Combustibles sostenibles de aviación (SAF, por sus siglas en inglés)

Este tipo de combustibles es crucial para alcanzar emisiones de carbono netas cero en la operación. Sin embargo, su producción es apenas incipiente en el mundo y nula en Sudamérica, por lo que se requiere desarrollar una agenda con los diferentes actores para avanzar en su producción y uso.

LATAM busca que el SAF represente el 5% de su consumo de combustible a 2030.



Compensación de emisiones

Desarrollo y participación en programas de compensación que estén basados en proyectos de conservación de ecosistemas estratégicos en Latinoamérica. Las iniciativas involucran a clientes, ONGs, entre otros.





ESFUERZO CONJUNTO

En el sector aéreo la coordinación de esfuerzos es esencial, pues las soluciones tecnológicas para la transición hacia un modelo energético de bajas emisiones de carbono aún no están disponibles en escala masiva o solo se encuentran en fase piloto. En este sentido, el grupo LATAM se ha alineado con los principales estándares y acuerdos internacionales para contribuir.

TCFD

Desde 2022, el grupo LATAM inició labores para incorporar las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgaciones Financieras Relacionadas con el Clima (TCFD, por sus siglas en inglés). La iniciativa busca consolidar las mejores prácticas en la gestión de riesgos climáticos y ayudar a estandarizar las divulgaciones climáticas de todas las empresas.

Conscientes de los impactos que podría traer el cambio climático para la industria, el grupo LATAM realizó en 2023 su primer análisis de riesgos y oportunidades relacionadas con el clima bajo el marco de TCFD. Este ejercicio involucró a los países donde el grupo LATAM cuenta con operación doméstica, con la participación de más de 30 representantes de diferentes áreas de la organización, y tuvo como objetivo identificar los riesgos que podrían afectar al negocio del grupo en el mediano (2030) y largo plazo (2050). Como resultado de este proceso, se priorizaron 12 riesgos y oportunidades que se publicarán en 2024.

Este análisis identificó información significativa respecto de los cambios que podrían ocurrir en el largo plazo en base a los patrones climáticos, para prevenir los posibles riesgos físicos, como también en los riesgos de transición. Estos últimos, entre otros, se relacionan con las regulaciones locales, nacionales e internacionales que aplican a la operación. En ese sentido, la compañía busca adoptar las mejores prácticas que permitan anticipar estos requisitos ambientales y mantener iniciativas

en las que ha trabajado desde hace algunos años, como la medición y reducción de la huella de carbono, las mejoras en la gestión de recursos, residuos, entre otros.

En 2024, los resultados obtenidos serán incorporados por el grupo LATAM en sus procesos de monitoreo y gestión de riesgos y oportunidades, como parte de su enfoque de mejora continua. Según la evolución de estos aspectos, se revisará la necesidad de profundizar en los riesgos identificados o realizar una eventual reevaluación de los mismos. Así también, se llevará a cabo un análisis de escenarios climáticos, en dos horizontes de tiempo: mediano y largo plazo.

CORSIA

En 2016, se estableció el Esquema de Compensación y Reducción de Carbono en la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), una iniciativa global que busca reducir las emisiones de GEI de la aviación civil internacional. Este acuerdo está diseñado para ser implementado en tres etapas: piloto (2021-2023), primera fase (2024-2026) y segunda fase (2027- 2035).

En las dos primeras etapas y hasta el 2026, la participación de los países es voluntaria. En esta línea, hasta 2023, 115 países formaban parte de la etapa piloto y otros once estados se habían comprometido a iniciar en 2024, entre ellos, Ecuador.

LATAM se rige por el acuerdo de CORSIA y ha diseñado sus metas de cambio climático para cooperar con las aspiraciones de dicho esquema, de manera voluntaria y anticipada.

SBTi

El grupo LATAM continúa desarrollando esfuerzos en búsqueda de alcanzar su meta de ser una compañía con cero emisiones netas al 2050. En 2020, la compañía se comprometió a esta-

blecer métricas basadas en la iniciativa voluntaria de Science Based Target Initiative (SBTi). Desde entonces, SBTi ha modificado sus requisitos de suscripción para la industria.

El grupo LATAM ha continuado trabajando diligentemente para mejorar su estrategia climática y aumentar la transparencia en su gestión. No obstante, debido a las modificaciones de los requerimientos de SBTi, el grupo está revisando su capacidad de adherirse, garantizando que el modelo adoptado sea el más adecuado para sostener a la organización a largo plazo, en consonancia con la urgencia climática. En un entorno dinámico donde han surgido nuevas iniciativas, LATAM aborda esta decisión con la seriedad que merece, lo que requiere una reflexión informada y completa para establecer el compromiso más efectivo en este proceso.

REDUCIR EMISIONES: LATAM FUEL EFFICIENCY

NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA

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

Entre el 2011 y el 2023, el grupo llegó al 6,3% de eficiencia en la utilización de combustible de aviación mediante el programa y el ahorro bruto ascendió a 77 millones de galones, un equivalente a 737 mil toneladas de CO₂ que dejaron de emitirse. Esto, gracias al aumento de la eficiencia energética en la operación, tomando como línea base el inicio del programa. En tanto, en términos económicos, el ahorro fue cercano a los USD \$237 millones.

El grupo ha sumado diferentes iniciativas para propiciar esos resultados. De hecho, algunas ya se han incorporado de manera rutinaria a la operación a partir del aprendizaje año a año y la consistencia del programa. A su vez, el programa busca incentivar las medidas de investigación y desarrollo que permitan seguir aumentando la eficiencia, implementando nuevas medidas constantemente.

Algunos ejemplos de iniciativas para mejorar la eficiencia del consumo de combustible son:



- Uso de equipos externos para **reducir el consumo del motor auxiliar**.



- Implementación de modelos de analítica avanzada que permiten **reducir la distancia y tiempo de vuelo**, mejorando su planificación y por lo tanto el consumo de combustible.



- Búsqueda de oportunidades para **eliminar el peso innecesario durante el vuelo**, por ejemplo, el programa de agua a bordo, el cual consiste en reducir la carga de agua potable en la aeronave, de acuerdo con diferentes factores precalculados que aseguran la disponibilidad de este recurso durante el vuelo, reduciendo así el consumo de combustible debido a un menor peso y al mismo tiempo aumentando el peso de carga disponible.



- **Actualizaciones y reemplazo de motores**, mediante ajustes en su configuración original, que permiten una reducción de rendimiento, para maximizar el ahorro de combustible. Además, se realizan lavados de motores que permiten mantener su operatividad con mayor eficiencia.



- **Estandarización de la política de combustibles de reserva** de LATAM.



RENOVACIÓN DE FLOTA

En 2023, el grupo LATAM continuó avanzando en su compromiso de contar con una flota preparada para ofrecer viajes con una experiencia más segura, cómoda y eficiente. De hecho, durante el periodo incorporó aviones de wide-body Boeing, incluyendo cinco ejemplares del modelo 787-9, un avión de última generación que también emite un 20% menos de CO₂ que un avión promedio de generaciones anteriores, de acuerdo a los datos de su fabricante.

Sumó también ocho A320neo y siete A321neo, modelos que están equipados con tecnología más eficiente en el consumo de combustible versus versiones anteriores, y que por lo tanto, cuentan con menores emisiones de carbono asociadas. De hecho, de acuerdo a datos del fabricante, ambos permiten un 20% más de eficiencia de combustible y reducen al menos en un 50% la huella acústica que generan, respecto de las generaciones previas.

El grupo también incluyó dos cargueros Boeing 767-300F a su flota, que cuenta con un moderno sistema de climatización para el transporte de productos perecederos, fortaleciendo la versatilidad y eficiencia en el transporte de carga.

En conjunto, la nueva flota de del grupo LATAM refleja el compromiso con la eficiencia e innovación en materias de sostenibilidad, priorizando la inversión en aeronaves modernas que contribuyen positivamente a la mitigación del cambio climático en la industria de la aviación.

Mediante eficiencias operacionales, nuevas tecnologías, combustibles sostenibles y compensación LATAM buscará alcanzar sus compromisos climáticos





SAF – COMBUSTIBLES SOSTENIBLES

NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA

Conscientes de la necesidad de desarrollar una aviación comercial más sostenible y avanzar hacia la descarbonización de la industria, del grupo LATAM reforzó en 2023 su aspiración de incorporar combustible sostenible de aviación (SAF) en sus operaciones. Según datos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés), el SAF brinda una reducción en las emisiones de hasta un 80% en comparación con los combustibles tradicionales, y se plantea como la herramienta más inmediata para contribuir a una operación aérea más sostenible.

En la actualidad, el desarrollo del mercado de combustibles de SAF enfrenta desafíos significativos debido a los altos costos, que oscilan entre 2 y 5 veces más que los del combustible de aviación convencional (Jet Fuel), y a la escasez en la oferta. Según datos de la IATA del año 2023, la producción de SAF representa solo entre el 0,1% y el 0,15% del consumo total de Jet Fuel, lo que plantea un obstáculo importante para su expansión.

Se suma a esto la inexistente producción de SAF local, a pesar del potencial que posee la región para la producción de SAF, como se observa en casos como Brasil y Colombia, países que ya cuentan con una industria establecida y experiencia en biocombustibles, o en el caso de Chile, con su prometedor potencial en la producción de hidrógeno verde.

Ante este contexto, el grupo LATAM está colaborando estrechamente con diversos actores del sector público y privado en la región para impulsar la creación y desarrollo del mercado de SAF, así como para promover la formulación de políticas públicas que se ajusten a las necesidades y realidades locales.

En este sentido, el grupo LATAM participa activamente en diferentes iniciativas con el objetivo de generar condiciones habilitantes en la región para el desarrollo de SAF tanto a nivel

público como privado en los respectivos países. Ejemplo de ello fue su representación en el Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV, por sus siglas en portugués) en Brasil, la Mesa Técnica SAF en Colombia y la mesa de trabajo público-privada de Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF) en Chile. Esta última está enmarcada dentro del programa Vuelo Limpio, el cual busca a través de la colaboración de la industria y la innovación, lograr mejoras operacionales que reduzcan las emisiones.

El grupo LATAM colabora estrechamente con los clientes corporativos para promover el uso de este combustible sostenible. Durante el año 2023, el grupo LATAM estableció alianzas con dos clientes corporativos a través de las operaciones de carga del grupo LATAM, llevando a cabo su primer vuelo internacional utilizando este tipo de combustible. Este vuelo despegó desde Zaragoza con destino a Norteamérica, utilizando el primer lote de SAF producido en Zaragoza por AirBP. Asimismo, el grupo generó una segunda alianza estratégica, también a través de LATAM Cargo, en la que se empleó una cantidad equivalente de SAF para reducir las emisiones correspondientes a un vuelo de transporte de flores desde Bogotá hasta Miami durante la temporada del Día de la Madre.

Además, como parte de su plan de renovación de flota y en colaboración con Airbus, el grupo LATAM llevó a cabo su primer Ferry Flight utilizando SAF, realizando un vuelo desde Toulouse (Francia) hacia Fortaleza (Brasil). Un Ferry Flight es un vuelo que tiene un fin diferente al transporte de carga o pasajeros, como por ejemplo, trasladar la aeronave desde una base a otra, o a una instalación de mantenimiento. En total, se realizaron 10 de estos vuelos utilizando combustibles sostenibles como parte de esta iniciativa.

Estudio sobre opciones de descarbonización en Latinoamérica junto a MIT y Airbus

LATAM tiene el desafiante objetivo de que un 5% del total del consumo de combustible en su flota provenga de SAF, en la medida de que sea producido principalmente en la región para el año 2030. Por ello, durante 2023, junto con Airbus han financiado un estudio del Programa Conjunto del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT, por sus siglas en inglés) sobre Ciencia y Política del Cambio Global.

El informe, que es titulado "Opciones para descarbonizar la aviación en América Latina de manera sostenible: una evaluación de las políticas de carbono, los precios del carbono y el consumo de combustible en la aviación hasta el 2050", analiza escenarios para el despliegue de combustibles sostenibles de aviación (SAF) y explora vías como el hidrógeno bajo en carbono, captura directa de aire y bioenergía con captura y almacenamiento de carbono. Asimismo, evalúa instrumentos de política, como incentivos e impuestos al carbono, para compensar emisiones en la aviación.

En esta línea, los investigadores del Programa Conjunto del MIT tienen como objetivo publicar los resultados en abril de 2024 y su análisis incluye recomendaciones viables para Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México y Perú sobre las vías para descarbonizar la industria aérea. Con esto en mente, LATAM espera seguir contribuyendo a la innovación y desarrollo de la descarbonización de la industria y de las condiciones habilitantes para ello en la región.

CONSERVAR ECOSISTEMAS

GRI 3-3: GESTIÓN DE LOS TEMAS MATERIALES

Dentro del pilar de cambio climático del grupo LATAM, dos aspectos fundamentales son la conservación de ecosistemas estratégicos y la preservación de la biodiversidad. En línea con estos objetivos, el grupo apoya proyectos que contribuyan a estos fines, utilizando el potencial de captura de carbono de estas iniciativas y avanzando en la compensación de emisiones como una medida complementaria.

En cuanto a los criterios de elegibilidad, el grupo LATAM prioriza soluciones basadas en la naturaleza implementadas en Latinoamérica, reconociendo la importancia y la necesidad de proteger los recursos naturales de la región. Se valora especialmente el trabajo colaborativo que genere beneficios ambientales, sociales y económicos, así como la vinculación con comunidades locales comprometidas con la protección de los ecosistemas y la escalabilidad de las iniciativas.

INICIATIVA CO₂BIO

Durante 2023, el grupo LATAM reafirmó su compromiso con

la alianza CO₂Bio, una iniciativa de la Fundación Cataruben de Colombia y la comunidad en la Región de la Orinoquía de ese mismo país. La alianza apunta a la conservación y restauración de sabanas inundables y bosques, cuya importancia radica en su gran capacidad de captura de dióxido de carbono, la conservación de la biodiversidad y los impactos positivos en la comunidad.

Durante el periodo se trabajó conjuntamente en la estructuración del sistema de gobernanza de la iniciativa y se logró robustecer su gobierno corporativo para facilitar la toma de decisiones. Además, se consolidaron procesos de *compliance* y se fortalecieron los mecanismos de comunicación, mediante canales de doble vía.

Gracias a estos avances, CO₂Bio fue reconocida mediante dos importantes premios. Por un lado, fue destacada entre cerca de 120 postulantes con el premio BIBO, otorgado por el medio colombiano El Espectador, donde obtuvo el primer lugar en la categoría de Apropiación social del conocimiento. Por otro lado, también la entidad sin ánimo de lucro, Reforestamos México, distinguió este programa por su impacto positivo en ecosistemas forestales con el premio “Los Boscares”, en el sector de transporte y energía.

En detalle, el proyecto CO₂Bio, que está ubicado en la Región de la Orinoquía de Colombia y contó con el apoyo del Programa Riqueza Natural de la Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID, por sus siglas en inglés), al 2030 espera conservar áreas de gran importancia ambiental que suman más de 575.000 hectáreas, el equivalente a más de tres veces la extensión de ciudades como Bogotá o Sao Paulo. A su vez, busca beneficiar a 700 familias de la zona y contribuir en la protección de unas 2.000 especies, algunas de ellas consideradas en peligro de extinción, amenaza o estado de vulnerabilidad. En tanto, tiene el potencial de capturar 11,3 millones de toneladas de CO₂ al 2030.

COMPENSACIÓN DE EMISIONES (ESQUEMA 1 + 1)

En busca de contribuir a la protección del medioambiente y los ecosistemas de manera colaborativa, como también vincular a sus clientes a estas iniciativas, el grupo LATAM ofrece a sus clientes corporativos, de operaciones de carga y pasajeros, la oportunidad de participar en la compensación de las emisiones generadas en sus vuelos.

En esta línea, el grupo desarrolló su programa de compensación de esquema 1+1, mediante el cual el cliente puede elegir

entre un portafolio de proyectos de alto valor ambiental que ha sido previamente verificado y validado por el grupo LATAM, para compensar las emisiones generadas en sus viajes aéreos. Luego, por cada tonelada que el cliente define compensar, el grupo iguala la cantidad de toneladas compensadas por ellos con el fin de potenciar ese impacto.

Manteniendo este compromiso, en 2023 el programa amplió su alcance para que pasajeros de las filiales en Perú, Ecuador y Chile también accedan a esta iniciativa.

Los proyectos apoyados por el grupo LATAM aportan co-beneficios ambientales, sociales y económicos para las comunidades.



HUELLA DE CARBONO

SASB: TR-AL-110A.1.

GRI 305

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

En 2023, las emisiones totalizaron 14.624.405 toneladas de CO₂e, un 12,7% más con respecto al 2022. Este crecimiento se debió principalmente a la recuperación de las operaciones, las cuales se acercan a los niveles registrados pre-pandemia. De hecho, teniendo en cuenta que la operación del grupo LATAM en pasajeros creció un 20,5% y la cantidad de carga transportada aumentó un 4,9%, en comparación con el año anterior, la intensidad en las emisiones se redujo un 5% en su huella total y un 0,5% en su alcance 1, medida en kgCO₂e/100RTK. Esta reducción en la intensidad de las emisiones alcance 1 se explica principalmente por las medidas implementadas en el marco del programa LATAM Fuel Efficiency y del plan de renovación de flota. A su vez, la reducción de la intensidad en la huella total se explica principalmente por la reducción en las emisiones alcance 3, la cual se redujo en un 3,2% respecto del año 2022.

A su vez, de cara a su compromiso de tener un crecimiento carbono neto cero en sus emisiones directas (alcance 1) en comparación al 2022, en el año 2023 el grupo LATAM compensó 674.513 toneladas de CO₂e a través de créditos de carbono que provienen de proyectos de conservación. Principalmente del proyecto ubicado en la Región de la Orinoquía (Colombia)¹, del registro BioCarbon Registry, que utiliza la metodología BCR0002 (Cuantificación de la Reducción de Emisiones de GEI Proyectos REDD+).

¹ID del proyecto: PCR-CO-635-141-001.

HUELLA DE CARBONO EN 2023 (T CO₂E)

GRI 305-1, 305-2, 305-3

TOTAL POR PAÍS

Líneas aéreas cargueras del grupo LATAM¹
1.305.810



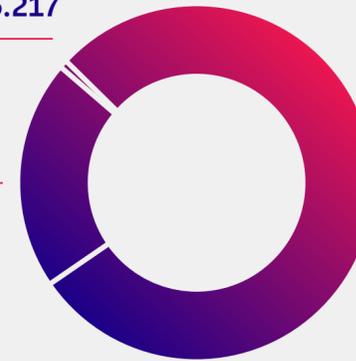
¹ Considera la sumatoria de los cinco países de la operación.

TOTAL POR ALCANCE

Alcance 2
(emisiones indirectas por la compra de energía eléctrica)
5.217

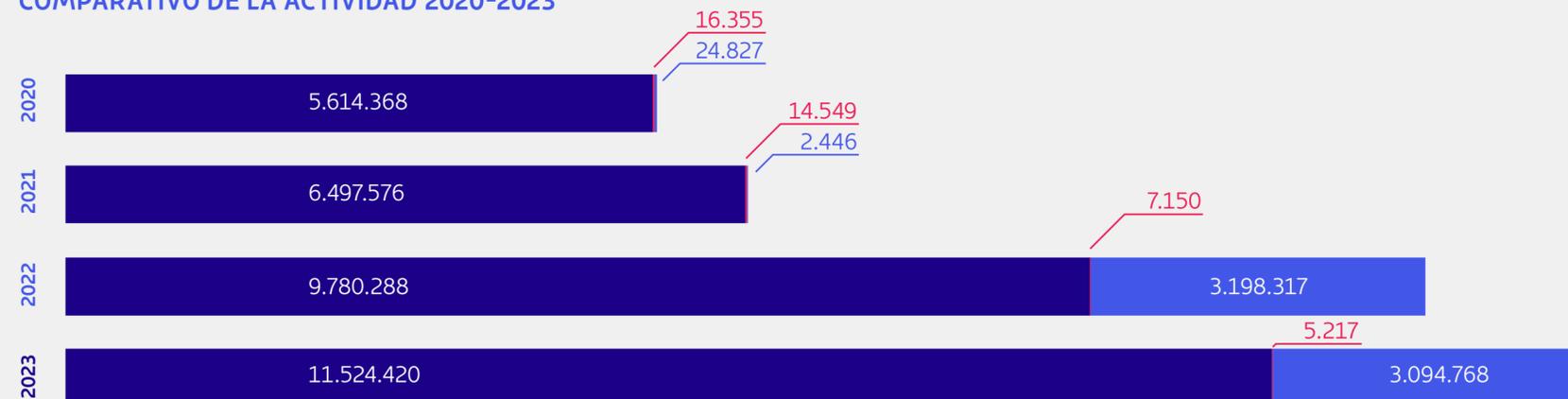
Brasil
6.906.566

Alcance 3
(otras emisiones indirectas – cadena de valor)
3.094.768



TOTAL: 14.624.405 t CO₂e

COMPARATIVO DE LA ACTIVIDAD 2020-2023



● Alcance 1 ● Alcance 2 ● Alcance 3

Nota: Con respecto a la variación significativa en las emisiones reportadas en el alcance 3 en los años 2020 y 2021, en comparación con el año 2022 y 2023, esto se debe a que en su proceso de mejora continua y de fortalecimiento del inventario de carbono, LATAM a partir del año 2022, incorporó en su reporte siete nuevas categorías del alcance 3, en todos los países, que mide otras emisiones indirectas provenientes de la cadena de valor.

Desafíos para 2024



Continuar fortaleciendo los programas de eficiencia de combustible para mantener y mejorar lo logrado hasta la fecha.



Avanzar en la articulación de proyectos de conservación y restauración en áreas estratégicas de Sudamérica.



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



DESGLOSE DE EMISIONES INDIRECTAS ALCANCE 3

GRI 305-3	UNIDAD	2022	2023
Bienes y servicios adquiridos	t CO ₂ e	1.100.644	380.599
Bienes de capital	t CO ₂ e	N/A	251.032
Actividades relacionadas con el combustible y la energía (no incluidas en los alcances 1 o 2)	t CO ₂ e	2.030.710	2.390.446
Transporte y distribución aguas arriba	t CO ₂ e	37.637	56.606
Residuos generados en las operaciones	t CO ₂ e	2.091	1.373
Viajes de negocios	t CO ₂ e	14.582	1.055
Desplazamientos de los empleados	t CO ₂ e	12.364	13.656
Activos arrendados aguas arriba	t CO ₂ e	N/A	N/A
Transporte y distribución aguas abajo	t CO ₂ e	N/A ¹	N/A
Procesamiento de productos vendidos	t CO ₂ e	N/A	N/A
Utilización de productos vendidos	t CO ₂ e	N/A	N/A
Tratamiento al final de la vida útil de los productos vendidos	t CO ₂ e	N/A	N/A
Activos arrendados aguas abajo	t CO ₂ e	N/A	N/A
Franquicias	t CO ₂ e	N/A	N/A
Inversiones	t CO ₂ e	N/A	N/A
Otros aguas arriba	t CO ₂ e	N/A	N/A
Otros aguas abajo	t CO ₂ e	N/A	N/A

OTROS INDICADORES DE EMISIONES

GRI 305-4	UNIDAD	2020	2021	2022	2023
Intensidad Alcance 1	kg CO ₂ e/100 RTK	76,31	80,55	76,67	76,16
Intensidad Huella total	kg CO ₂ e/100 RTK	76,87	80,76	101,8	96,65
Intensidad de emisiones netas en la operación total	kg CO ₂ e/100 RTK	75,04	76,1	97,02	92,19



MÁS INFORMACIÓN

- Gases de efecto invernadero: inventario, factores de emisión y alcance de la información (página 157 y 158).
- Emisiones atmosféricas significativas (página 158).

¹Dato corregido en relación a la Memoria Anual 2022. En el año 2023 no se identifica actividad en esta categoría.

SNAPSHOT

NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD POR INDUSTRIA

GRI 305-1, 305-2 Y 305-3

TR-AL-110A.1.

	UNIDAD	2020 ¹	2021 ¹	2022	2023
Emisiones totales	t CO ₂ e	5.655.551	6.514.570	12.985.755	14.624.405
Emisiones netas ²	t CO ₂ e	5.521.062	6.138.957	12.411.550	13.949.892
Emisiones Alcance 1³	t CO ₂ e	5.614.368	6.497.576	9.780.288	11.524.420
Emisiones Alcance 2	t CO ₂ e	16.355	14.549	7.150	5.217
Market based	t CO ₂ e	N/A	N/A	N/A	N/A
Location based	t CO ₂ e	16.355	14.549	7.150	5.217
Emisiones Alcance 3	t CO ₂ e	24.827	2.446	3.198.317	3.094.768

RTK: Acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro rentadas”.

RPK: Acrónimo en inglés que significa “pasajeros-kilómetro rentados”.

¹ No incluyen la medición de las emisiones de alcance 3.

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

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

N/A: No aplica.





Economía circular



GRI 306-1 y 306-2

LATAM tiene dos desafiantes metas que son buscar ser un grupo cero residuos a relleno sanitario (ver definición en recuadro) en 2027 y eliminar los plásticos de un solo uso. En esta línea, el grupo cerró el año 2023 con una reducción de más de 1.700 toneladas, que representan un 96% del alcance definido por LATAM como plásticos de un solo uso.¹

Estas metas se establecieron en base al diagnóstico realizado en 2021 en las principales áreas que generan residuos en la operación, como son servicio a bordo, carga, mantenimiento y aeropuerto. Asimismo, el levantamiento permitió establecer los tipos de residuos más prevalentes y, por lo tanto, aquellos donde los cambios de procesos y materialidades tendrían más impacto.

A partir de lo anterior, se inició un fuerte cambio cultural e involucramiento transversal de distintas áreas del grupo, que coordinaron la transformación de procesos, desde el diseño de la experiencia de viaje hasta las líneas operacionales, con un fin común.

Estos esfuerzos resultaron en la eliminación de más de 1.700 toneladas de plásticos de un solo uso, equivalentes a 266 millones de bolsas de plástico. Se incluyeron cambios relevantes en cabina Business y Economy, aeropuertos, lounges, mantenimiento y oficinas. El 4% restante que no fue posible eliminar o reemplazar se debe a razones de índole legal, seguridad, sanitario, operacional o por no contar con opciones de reemplazo disponibles en el mercado.

El pilar de Economía Circular permite contribuir al cumplimiento de cuatro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Estos son el ODS 8 Trabajo Decente y Crecimiento Económico, ODS 9 Industria, Innovación e Infraestructura, ODS 12 Producción y Consumo Responsables y ODS 17 Alianzas para lograr objetivos¹.



¹MÁS INFORMACIÓN

Para más información visitar:

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

Plásticos de un solo uso (Página 86).



HOJA DE RUTA DE CERO RESIDUOS

La definición de nuestra hoja de ruta hacia ser un grupo cero residuos a rellenos sanitarios involucra acciones diferenciadas de acuerdo al tipo de gestión y de operación, si ésta es propia de LATAM o si está tercerizada. Dentro de las estrategias a seguir, se fortalecerán e incorporarán nuevas instalaciones a nuestro Sistema de Gestión de Residuos, se trabajará en la inclusión de cláusulas contractuales de gestión y/o valorización de residuos a proveedores y en la creación de fuertes alianzas con proveedores claves.

Lo anterior, en paralelo con la reducción de uso de materiales, cambios de materiales a reutilizables y/o reciclables, rediseño de procesos y servicios, entre otros.

En 2023 se redujeron más de **1.700 toneladas**

que representan alrededor de un **96% del alcance** definido por LATAM como plástico de un solo uso.

equivalente a **266 millones** de bolsas de plástico.

DEFINICIÓN DE CERO RESIDUOS A RELLENOS SANITARIOS

De acuerdo con la certificación TRUE (Uso y Eficiencia de los Recursos Totales) Zero Waste, el concepto “cero residuos a rellenos sanitarios” hace referencia a un promedio de 90% o más de desvío general de relleno sanitario, vertedero, incineración y el medio ambiente de residuos sólidos no peligrosos.

PROGRAMAS E INICIATIVAS

GRI 306-2

Sistema de Gestión de Residuos en nuestras bases de operación:

Asesorados por expertos, implementamos mejoras a nuestro Sistema de Gestión de Residuos en Chile (Santiago), Colombia (Bogotá), Ecuador (Quito), Perú (Lima), Brasil (Guarulhos y São Carlos) y Estados Unidos (Miami). Entre las mejoras, estuvo la inclusión de nueva infraestructura para la gestión y segregación de residuos, implementación de procesos de recuperación o reciclaje para distintas materialidades, sistemas de seguimiento de indicadores, creación de un Comité de Reciclaje y guías y capacitaciones a colaboradores. Además, se realizaron modificaciones a la política de compras, incluyendo criterios de sostenibilidad.

Proyecto Fénix

En 2023, se impulsó el Proyecto Fénix en las operaciones en Chile y Brasil, que busca la recuperación de partes de avión para repuestos de uso interno, venta o reutilización por terceros. En esta línea, al cierre del año 2023 se recuperaron 1.800 partes de avión para inventario operacional (avaluado en MUSD\$ 5,2), lo que permitió disminuir en un 26% el tiempo de recuperación de un avión en tierra (AOG, por sus siglas en inglés) y desviar de relleno sanitario más de 30 toneladas de residuos.

Recicla tu viaje

Programa que busca la separación y reciclaje de residuos del servicio a bordo de vuelos domésticos. En Brasil, Chile y Perú, la segregación de botellas plásticas PET se realiza por medio de la tripulación a bordo y en Colombia y Ecuador se realiza segregación de aluminio, plástico PET y Tetra Pak en tierra por los aeropuertos, Bogotá y Quito respectivamente.

En 2023 se lanzó el programa en Brasil y se reforzó en los países donde ya estaba funcionando: Chile, Ecuador, Perú y Colombia, asegurando el reciclaje de botellas de plástico PET. Esto permitió que se reciclaran más de 170 toneladas de estas botellas.

Segundo vuelo: upcycling de uniformes

El programa Segundo Vuelo permite al grupo LATAM dar una segunda vida a los uniformes en desuso de los colaboradores y transformarlos en nuevos productos. Con Segundo Vuelo no solo se reduce el impacto en el medio ambiente con la conversión de residuos textiles, sino que también da la posibilidad de construir una comunidad más sostenible a través de alianzas, generación de empleo y promoción del consumo responsable.

Durante 2023, se trabajó en alianza con 14 organizaciones de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Paraguay. Se entregaron 31 toneladas de uniformes en desuso que permitieron crear más de 21 mil productos nuevos como llaveros, bolsas, porta-pasaportes, monederos, identificadores de maletas y estuches. Algunos de estos productos luego se utilizaron en los eventos y actividades del grupo, mientras que otros fueron vendidos y generaron ingresos para las organizaciones del programa.

Lounges más sostenibles

El grupo está trabajando en realizar una transformación gradual de sus lounges, para que ofrezcan una experiencia más sostenible mediante el uso de energías renovables, eliminación de plásticos de un solo uso, segregación de residuos, eficiencia en el consumo de agua y energía, entre otros.

Durante el año pasado, LATAM en conjunto con la consultora chilena Ecoretorna, realizó un diagnóstico de los lounges de Chile y evaluó sus brechas para la obtención de las certificaciones TRUE Zero Waste

y LEED O&M. Las anteriores verifican criterios relacionados a cero residuos, eficiencia energética e hídrica, uso de recursos, calidad ambiental, entre otros. A partir de esta información, se continuarán realizando mejoras en los procesos y se implementarán las mejores prácticas en los otros lounges LATAM.

Compostaje

En nuestra base de mantenimiento en Chile, se realiza segregación por parte de los propios colaboradores, de los residuos orgánicos generados en el casino. En este programa se logró compostar 33 toneladas de residuos de alimentos. Además en la misma base se llevó a compostaje 157 toneladas de madera.

Proyecto upcycling Brasil

Se recuperaron 22 toneladas de productos en desuso que formaron anteriormente parte de la operación de LATAM. Parte de ellos fueron redistribuidos y otros vendidos, a través de la asociación del Gremio LATAM Brasil (GRETAM), entre los cuales hubo 81 asientos triples, 42 trolleys y 1207 maletas usadas de la tripulación, entre otros.

Donaciones

En Brasil se donaron 29 notebooks usados, 21.960 snacks, 1.913 bolsas de kit de emergencia, 600 unidades de mascarillas, 1.232 rollos de papel higiénico y 180 unidades de delantales. En Colombia, en tanto, se donaron 480 mascarillas (o tapabocas), además de elementos que los pasajeros dejan en los aviones y no son reclamados,

PLÁSTICOS DE UN SOLO USO

GRI 306-2

Durante los últimos tres años, el grupo LATAM ha trabajado en uno de los desafíos más grandes en el que decidió embarcarse tras el lanzamiento de su Estrategia de Sostenibilidad en el año 2021: eliminar los plásticos de un solo uso de la operación al 2023.

Este camino ha implicado impulsar un cambio cultural para hacer las cosas de una manera distinta así como también muchos desafíos como involucrar transversalmente a distintas áreas del grupo, desde el diseño de experiencia de viaje hasta las líneas operacionales, ajustar procesos internos de cada aerolínea y con proveedores, buscar alternativas, aumentar presupuestos, entre otros.

Así, LATAM terminó este 2023 con un importante avance en la eliminación de los plásticos de un solo uso en toda su operación, logrando reducir más de 1.700 toneladas, que representan alrededor de un 96% del alcance definido por LATAM¹ como plástico de un solo uso, equivalente a 266 millones de bolsas de plástico.

El 4% restante corresponde a aquellos elementos que no pudieron ser reemplazados o eliminados por razones de índole legal, seguridad, sanitario u operacional o por no contar con opciones de reemplazo disponibles en el mercado. El grupo seguirá trabajando en encontrar soluciones para reducir sus residuos, reemplazar materialidades por reutilizables, reciclables y/o biodegradables, ampliando su alcance y fortaleciendo el conocimiento sobre sus residuos.



¹MÁS INFORMACIÓN

Para más información visitar latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/economia-circular

Se destacan a continuación algunos ejemplos concretos y esfuerzos adicionales al alcance definido.

Cabina Economy

- Se reemplazaron los vasos plásticos por vasos de papel, cubiertos y revolvedores por utensilios de bambú, cacerolas (contenedores de comida) desechables por reutilizables.
- Se cambiaron las bolsas plásticas que contenían los elementos de descanso por cintas de papel.
- Se eliminaron las bolsas de separación de elementos dentro de los gabinetes del avión.

Cabina Business

- Se cambiaron las bolsas para cubrir los elementos de descanso (frazadas, almohadas, audífonos y cobertores) por bolsas de algodón reutilizables.
- Se eliminaron las bolsas que cubrían las pantuflas y que contenían los elementos dentro de los amenity kits.
- Amenity kits: se reemplazó el cepillo de dientes por uno de bambú, y los calcetines y tapa ojos ahora son de material reciclado. Estos productos fueron diseñados por artistas sudamericanos escogidos por su trayectoria emergente y/o por ser transformadores de sus comunidades.

Aeropuertos

- Se implementaron nuevas etiquetas y bolsas de cortesía hechas 100% de papel

Lounges

- Se cambiaron los cepillos de dientes por unos fabricados con bambú, se reemplazaron cucharas y revolvedores plásticos por cucharas de metal reusables, se eliminaron las bolsas plásticas de las toallas y amenities e incorporaron placas antiestornudos

en reemplazo de stretch film de alimentos (en Bogotá).

Mantenimiento y oficinas

- Se cambiaron bolsas plásticas por carritos, bandejas y bolsas de papel para el traslado de elementos para mantenimiento del avión.
- Se cambiaron vasos plásticos por vasos de papel o reutilizables en oficinas.

Carga

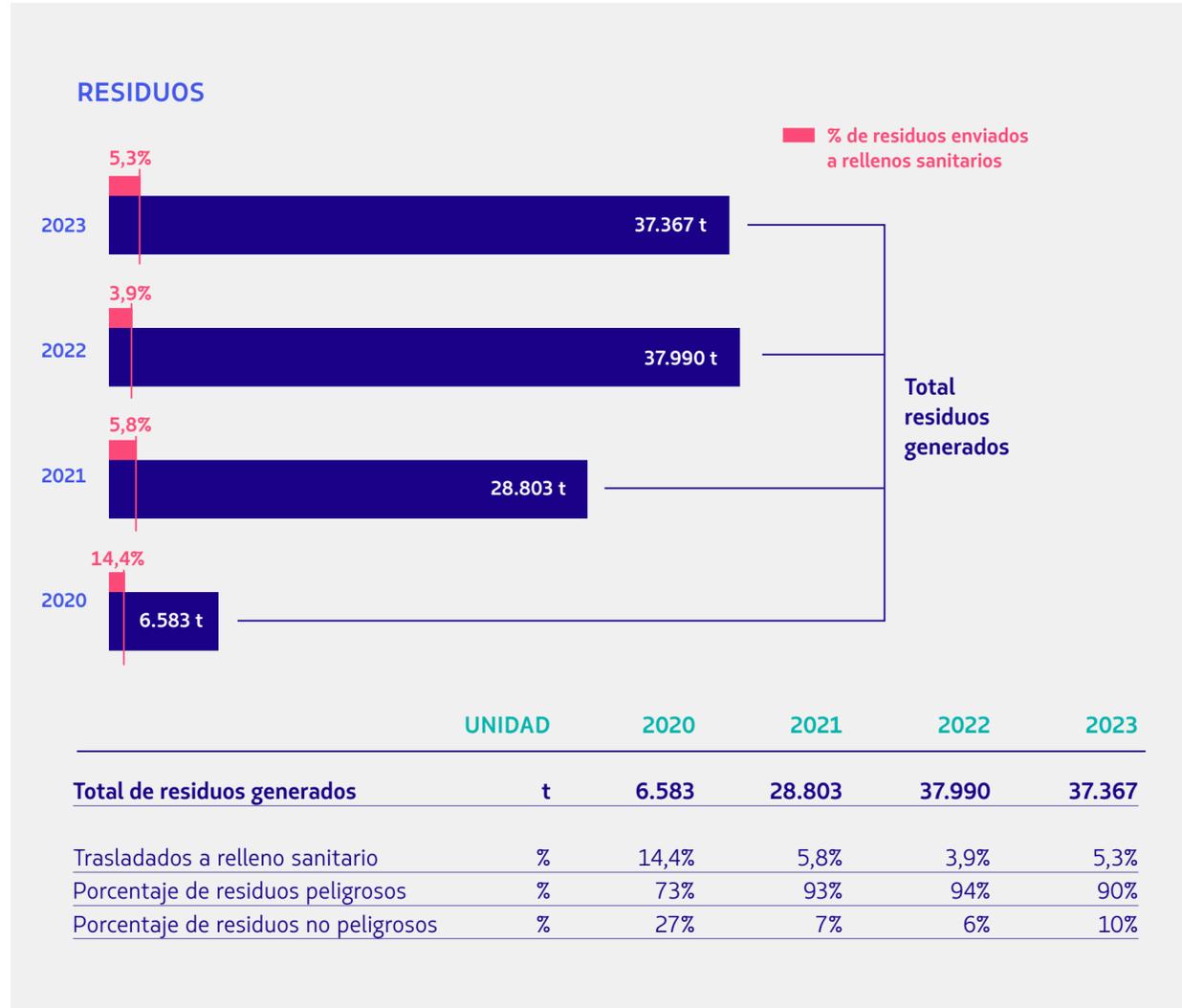
A pesar de no estar dentro del alcance de la meta establecida, el grupo realizó importantes esfuerzos en la reducción de uso de plástico *film* y reciclaje en la operación de carga.

- Mantas reutilizables para cubrir *pallets* del transporte de carga en Chile y Brasil, que han llevado a disminuir el uso de plástico *film* en hasta un 90% en determinados procesos.
- Máquina y cintas 3M, que permiten una reducción del 80% del plástico *film* en el proceso de almacenaje de importaciones de carga en Chile.

Lo anterior resultó en una reducción de 53 toneladas de uso de plástico *film* y reciclaje de 208 toneladas (un 16% más que en 2022). Estos esfuerzos unidos equivalen a evitar el uso de más de 100.000 rollos de stretch *film* nuevos.

Si bien la reducción del residuo plástico fue el principal foco de las filiales cargueras en materias de economía circular, se suman otras iniciativas tales como la reparación de *pallets* para su reutilización en las mismas operaciones o, en algunos casos, convertidos en muebles de esparcimiento, mesas y otros.





DESTINO DE RESIDUOS

GRI 306-3, 306-4 Y 306-5

	UNIDAD	PELIGROSOS	NO PELIGROSOS	TOTAL
Residuos no destinados a eliminación	t	133	1.819	1.952
Preparación para reutilización	t	0	0	0
Reciclado ¹	t	133	1.626	1.759
Otras operaciones de valorización ¹	t	0	194	194
Residuos destinados a eliminación¹	t	33.389	2.026	35.415
Incineración (con recuperación energética) ¹	t	374	229	603
Incineración (sin recuperación energética) ¹	t	36	0	36
Traslado a relleno sanitario ¹	t	304	1.679	1.983
Otras operaciones de eliminación ¹	t	32.676	118	32.793
Total residuos	t	33.522	3.845	37.367

¹ Fuera de las instalaciones.
 *Nota: Los datos de los residuos provienen principalmente de la información generada en las bases donde poseemos operación propia y aquellos lugares donde podemos acceder a esta información.
 El manejo de residuos es parte de nuestro sistema de gestión ambiental, en este proceso se identifican los puntos de generación, clasifican los residuos según su tipo y composición, almacenan y finalmente se trasladan a un destinatario externo para su reciclaje o disposición final, siendo su trazabilidad una materia fundamental ya que está relacionada con el cumplimiento normativo.

Nota: Los residuos reportados en esta página corresponden a los residuos sobre los cuales se cuenta con actas de disposición como soporte. Considerando esto, la distribución no representa la generación de residuos total de LATAM, principalmente porque en varias instalaciones de la operación de residuos no peligrosos que van a relleno sanitario, no se entregan actas de disposición por parte de la empresa o institución a cargo. Sumado a lo anterior, actualmente estamos mejorando el proceso de control sobre la generación de todos nuestros residuos, razón por la cual estos valores podrán sufrir variaciones, por ejemplo en aquellos relacionados a residuos peligrosos generados durante el tratamiento de aguas residuales.



Valor compartido

AVIÓN SOLIDARIO

GRI 3-3 y 203-1

Desde el año 2011, el programa Avión Solidario refleja el compromiso que el grupo LATAM mantiene para ser un activo para la sociedad en Sudamérica. El grupo pone a disposición su conectividad, estructura y capacidad de transporte para dar soporte de forma gratuita a organizaciones que atienden necesidades en tres ámbitos: salud, medio ambiente y catástrofes naturales

Durante estos años el programa se ha ido robusteciendo con un enfoque colaborativo y en 2023 alcanzó un total de 43 alianzas estratégicas dentro de cinco países con operaciones doméstica: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Los aliados

del grupo LATAM son organizaciones, fundaciones y entidades gubernamentales que brindan soporte a necesidades de la región y trabajan junto al grupo LATAM para generar un impacto positivo en la comunidad a través de la conectividad.

La relación con las organizaciones se basa en el concepto de co-creación, de manera que cada alianza establecida en el marco del programa también pueda acercar iniciativas que generen valor para sus entornos y comunidades. De esa manera, el programa logra aportar directamente en el cumplimiento de tres de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, que son el ODS 3 Salud y Bienestar, el ODS 13 Acción por el Clima y ODS 17 Alianzas para Lograr los Objetivos.



SNAPSHOT

AVIÓN SOLIDARIO

GRI 203-1

GRI 3-3: GESTIÓN DE TEMAS MATERIALES

	UNIDAD	2021	2022	2023
Salud				
Pasajes donados	Número	3.210	3.554	4.563
Órganos, tejidos y células madre transportados	Número	976	964	1.847
Insumos médicos	Número	59	4.577	688 ¹
Catástrofes				
Carga transportada como ayuda humanitaria	t	3	149	155
Medio ambiente				
Animales rescatados transportados	Número	192	246	122
Materiales reciclables transportados	t	195	170	256

¹La disminución se debió a una reducción en la cantidad de requerimientos durante el año.

IMPACTO AVIÓN SOLIDARIO EN 2023



SALUD

Órganos y tejidos

Transporte de 1.847 órganos y tejidos de forma gratuita

para la realización de trasplantes en Brasil y Chile, desde islas como Chiloé e Isla de Pascua.

Donación de pasajes

Más de 4.500 pacientes, personal médico y equipos de salud fueron transportados sin costo

para la realización de tratamientos o cirugías.



MEDIOAMBIENTE

Rescate de animales

1.847 animales transportados gratuitamente

en Perú y Brasil para su rehabilitación, conservación y protección entre los cuales figuran aves, tortugas, monos, primates propios de la selva amazónica de Brasil, flamencos, boas, nutrias y pingüinos. Así también, se conectó a profesionales vinculados a la ejecución de proyectos de conservación y trabajo con la comunidad.

Retiro de residuos reciclables

275 toneladas de residuos fueron retiradas y transportadas

desde Isla de Pascua/Rapa Nui (Chile), San Andrés (Colombia) y el archipiélago de las Islas Galápagos (Ecuador) para su correcta gestión y reciclaje. El programa colabora con la gestión de residuos en zonas estratégicas, por su importancia ambiental, como es el caso de estos destinos insulares.



CATÁSTROFES

Ayuda humanitaria

104 toneladas de diversos elementos para ayuda humanitaria fueron transportados.

Estas consideraban tiendas de campaña para refugiados, alimentos, vestuario, artículos de higiene y otras donaciones. Se transportó también a personas que fueron sobrevivientes de catástrofes naturales y emergencias, además de personal de apoyo para diversas causas.



08 Empleados



En este capítulo

91 | Mejor, más simple y transparente **100** | Quién hace a grupo LATAM

Mejor, más simple y transparente

GRI 3-3

La gestión de personas es uno de los procesos críticos para las empresas del grupo LATAM al poner en práctica su misión de conectar personas y destinos. En esa labor, las empresas del grupo consideran prácticas estructuradas de capacitación y promoción profesional que responden a las transformaciones y tendencias de los mercados laborales de los países en que operan. Asimismo, contemplan el diálogo y la cercanía entre el personal y la dirección de cada empresa, los cuales son factores importantes para reforzar el compromiso conjunto con la ejecución de la estrategia de negocios y hacer a las empresas del grupo LATAM cada vez mejores, más simples y transparentes.

En esta línea, las agendas de diálogos incluyen encuentros conducidos por las áreas de Recursos Humanos y líderes de distintas áreas de las empresas del grupo sobre temas como liderazgo, sostenibilidad, diversidad e inclusión, entre otros. El objetivo es reforzar la alineación estratégica y la empatía con los empleados de las empresas del grupo LATAM, así como recoger *insights* que permitan mejorar la gestión de personas. Otras instancias que refuerzan el diálogo permanente son:

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

Cabe destacar que los líderes reciben preparación para gestionar sus equipos y actuar alineadamente, según el modelo de liderazgo definido por el grupo LATAM. De hecho, ellos son evaluados en su rol frente a los equipos por medio del índice de liderazgo y la herramienta denominada “Barómetro”. Las herramientas incluyen, entre otras, variables que permiten medir los avances de las empresas del grupo hacia sus objetivos de simplicidad y transparencia, además del cumplimiento de las prácticas de liderazgo, como *feedback* oportuno, reuniones de equipo, reuniones 1 a 1 y reconocimiento. Igualmente, existe una medición de parte del mismo equipo hacia sus jefes, lo que permite extraer una visión de cómo es el desempeño del líder, quien tiene el rol fundamental de impulsar el desarrollo general.

SALUD ORGANIZACIONAL

En 2023, el grupo LATAM alcanzó su mejor resultado histórico en el Índice de Salud Organizacional de McKinsey & Company (OHI, por sus siglas en inglés), una encuesta que se aplica desde hace una década y que evalúa temas de clima y motivación laboral. Los 78 puntos obtenidos superan en un punto la última evaluación realizada en 2022, posicionando a las empresas del grupo entre aquellas con mejor salud organizacional del mundo.

Por su parte, los resultados de 2023 también se destacaron por una participación voluntaria récord en la encuesta, ya que un 79% de la dotación total de las empresas del grupo respondió, lo que corresponde a más de 25 mil respuestas al momento de la consulta.

Cabe señalar que la encuesta mencionada cuenta con preguntas que evalúan diferentes focos estratégicos para el grupo LATAM, como el liderazgo, la adaptación tecnológica, diversidad e inclusión y la experiencia del empleado, que contempla sentido y/o propósito, además de seguridad psicológica, entre otras.

78 puntos en el Índice de Salud Organizacional en 2023, el mejor resultado histórico del grupo LATAM.

CAPACITACIÓN

NGC 461: 5.8 CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS

GRI 404-1 Y 403-5

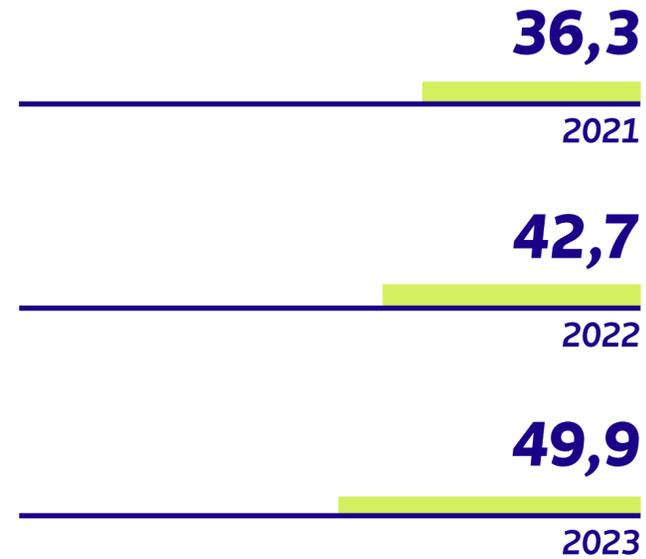
Las políticas de capacitación en el grupo LATAM establecen las pautas y principios que guían los procesos de desarrollo de habilidades y conocimientos de las diferentes áreas de las aerolíneas del grupo y, a su vez, se orientan al cumplimiento con todos los requerimientos y regulaciones locales que correspondan. De hecho en sus procedimientos, las empresas del grupo LATAM establecen la periodicidad, el sistema de actualización, la selección y formación de instructores, y las distintas responsabilidades que aseguran que se lleven a cabo los programas de capacitación.

Entre las materias que se han abordado en estos espacios se encuentran temas de seguridad operacional y aérea; seguridad laboral; diversidad e inclusión; liderazgo; habilidades comerciales y de atención a clientes; servicio a bordo; factores humanos; mercancías peligrosas; procedimientos internos de las empresas del grupo; Código de Conducta (*Compliance*); y especialidades técnicas para el mantenimiento aeronáutico.

En esta línea, durante 2023, el grupo LATAM invirtió USD\$13,5 millones en actividades de capacitación profesional de los equipos, lo que corresponde a un 0,12% del total de ingresos operacionales.

En tanto, 32.139 personas fueron capacitadas (90,36% de la dotación total) en materias como seguridad operacional y laboral; diversidad e inclusión; liderazgo; mantenimiento aeronáutico; emergencias; primeros auxilios; prevención de riesgos y mercancías peligrosas; entre otros. De esta manera, se alcanzó un total de 1,6 millones de horas de clases o entrenamiento, con un promedio de 50 horas por empleado.

CAPACITACIÓN PROMEDIO (H/EMPLEADO)



50 horas promedio de capacitación por empleado.

CAPACITACIÓN PROMEDIO EN 2023 (H/EMPLEADO)

NGC 461: 5.8 CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS

GRI 404-1

	HOMBRES	MUJERES
Alta gerencias	12,6	6,6
Gerencias	12,9	11,0
Jefaturas	29,0	21,0
Operarios	45,0	51,4
Fuerzas de venta	11,9	11,9
Administrativos	16,4	11,7
Otros profesionales	38,0	71,4
Otros técnicos	14,2	12,1

Nota: El cálculo considera la dotación promedio de las empresas del grupo.



EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO

GRI 404-3

Anualmente, las empresas del grupo LATAM realizan un proceso de evaluación de desempeño por objetivos, alineados a competencias diferenciadas por segmento. Ejecutivos, mandos intermedios, supervisores y áreas operacionales de cabinas y aeropuertos son parte de este procedimiento, diseñado para contribuir al desarrollo de cada empleado y del capital humano dentro de cada organización.

Las competencias definidas están alineadas con la estrategia de la organización y contemplan aspectos como la seguridad, gestión de riesgos y *compliance*, como también salud y seguridad, entre otras. Esta medida busca garantizar el cumplimiento de las políticas y los procedimientos cruciales para las empresas del grupo LATAM, entendiendo la relevancia que estos tienen y sus grupos de interés.

Además de la evaluación por competencias, al inicio de cada periodo, estos equipos establecen metas anuales medibles, que son evaluadas por sus jefaturas y cuentan con un proceso de retroalimentación, en búsqueda de generar conversaciones relevantes que faciliten la mejora continua y toma de decisiones.

Durante 2023, 99% de los empleados sujetos al proceso¹ de las empresas del grupo LATAM fueron parte de la evaluación de desempeño.

¹ A un 78% de empleados de las empresas del grupo LATAM le correspondía recibir una evaluación de desempeño en 2023.

PLAN DE SUCESIÓN

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

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

CONTRATACIONES Y ROTACIÓN

GRI 401-1

A lo largo de 2023, fueron contratadas en las empresas del grupo LATAM 6.827 personas, resultando en una tasa de contrataciones de 19%. En tanto, la tasa de rotación fue de 10,84%, cifra inferior a la de 2022 (11,4%).

CATEGORÍAS FUNCIONALES

Alta gerencias

CEOs
Vicepresidentes
Directores

Gerencias

Gerentes sênior
Gerentes
Subgerentes

Jefaturas

Jefes de área
Jefes de departamento

Operarios

Operaciones de Carga
Mantenimiento

Aeropuerto

Centro de Control de Operaciones

Fuerzas de venta

Operaciones de Venta
Customer Care

Administrativos

Actividades de soporte y con rol general

Otros profesionales

Mando medio en actividades de soporte

Otros técnicos

Tripulantes de mando
Tripulantes de cabina

NUEVAS CONTRATACIONES Y ROTACIÓN DE PERSONAL EN 2023

GRI 401-1

	NUEVAS CONTRATACIONES		ROTACIÓN	
	TOTAL	TASA DE CONTRATACIÓN ¹	TOTAL ²	TASA DE ROTACIÓN ³
LATAM Airlines Brasil	2.957	8,31%	2024	5,69%
LATAM Airlines Chile	1.689	4,75%	700	1,97%
LATAM Airlines Colombia	876	2,46%	311	0,87%
LATAM Airlines Ecuador	122	0,34%	30	0,08%
Oficina Regional Estados Unidos	466	1,31%	384	1,08%
LATAM Airlines Perú	590	1,66%	326	0,92%
Otros ⁴	127	0,36%	79	0,22%
Total	6.827	19,19%	3.854	10,84%

¹ Total de contrataciones/dotación total al 31 de diciembre de 2023.

² Total de empleados que dejaron el grupo voluntariamente o por despido, jubilación o fallecimiento en servicio.

³ Total de empleados que dejaron el grupo voluntariamente o por despido, jubilación o fallecimiento en servicio/dotación total al 31 de diciembre de 2023.

⁴ Operaciones del grupo LATAM en otros países de América, Europa y Oceanía.



6.827

personas fueron contratadas a lo largo del año



MÁS INFORMACIÓN
Anexos (páginas 159-165)

BENEFICIOS

NCG 461: 5.7 PERMISO POSTNATAL y 5.8 CAPACITACIÓN y BENEFICIOS

GRI 401-2

Las empresas del grupo LATAM entregan a los empleados una serie de beneficios que no forman parte de la remuneración. Entre estos figuran:

1. Gestión del estrés en el lugar de trabajo: El Programa de Bienestar de las empresas del grupo LATAM se enfoca en el manejo del estrés en el lugar de trabajo y en promover el bienestar de los empleados. Este programa consta de cuatro componentes: “Conociéndonos” para fomentar conexiones, “Club de Viajes” con consejos de viaje, “Consejos de Bienestar” para mejorar la salud mental, emocional y física, y “Club LATAM”, ofreciendo descuentos a empleados y sus familias en varias categorías. Este programa es accesible a través del Portal LATAM y RH Connect.

- **Conociéndonos:** Sección que permite mensualmente conocer y conectarse con distintas personas de las empresas del grupo LATAM. Se publican, hasta dos personas al mes por país.

- **Club de Viajes:** En esta sección se encuentran las presentaciones y grabaciones de cada sesión en vivo donde, mes a mes, un trabajador de alguna de las empresas LATAM nos lleva a conocer un rincón nuevo del mundo. Desde su experiencia comparte los principales tips y consejos para inspirar sin fronteras a la próxima aventura, conectando con el beneficio *Staff Travel*.

- **Consejos de bienestar:** Un espacio donde se publican mensualmente útiles datos y artículos para potenciar el bienestar, el autocuidado y la salud mental de los trabajadores de las empresas del grupo LATAM.

- **Club LATAM:** Red exclusiva con descuentos y promociones para trabajadores de las empresas del grupo LATAM y ciertos beneficiarios adicionales, con distintos beneficios que se ofrecen en todos los países y en más de diez categorías, como: Hote-

lería y Turismo (con grandes cadenas hoteleras), Gastronomía, Salud y Fitness, Educación y Capacitación, entre otras, que podrían variar por país. De hecho, como trabajador de alguna de las empresas del grupo LATAM también se puede acceder a muchos de los descuentos que forman parte de los beneficios de alguna de las empresas del grupo en otros países y, no sólo los del país de residencia del empleado.

2. Iniciativas de bienestar y salud: Cada empresa del grupo gestiona diferentes iniciativas destinadas a promover actividades físicas. Por ejemplo, las empresas del grupo en Chile, durante el verano, se invita a los empleados a participar en diversas actividades deportivas gratuitas realizadas en las instalaciones llamadas Parque LATAM;. Esto incluye la reserva de canchas para varios deportes o la inscripción en clases como Zumba, entrenamiento funcional, spinning, entre otros.

Además, a todos los empleados con contratos indefinidos y a plazo fijo se les proporciona:

- **Seguro de vida:** Dada la importancia de la prevención ante momentos difíciles y pensando en el apoyo a los seres queridos, la mayoría de las empresas del grupo LATAM cuenta con seguro de vida para los trabajadores.

- **Seguro de salud:** Considerando que la salud de los trabajadores es una de las principales preocupaciones de las empresas del grupo LATAM, se cuenta con seguro médico privado que incluye, entre otros, cobertura a prestaciones médicas ambulatorias, hospitalarias, medicamentos y tratamientos. De hecho, algunas empresas en Chile, además se incluye telemedicina gratuita en temas como psicología, nutrición, medicina deportiva, apoyo en enfermedades crónicas, trastorno de sueño, salud sexual y/o orientación psicológica LGBT+. Igualmente, las empresas del grupo en Chile, cuentan con un Convenio de planes colectivos de Isapre con Colmena para precios preferenciales y fijos.

- **Seguro de Asistencia Médica en viajes de trabajo fuera del país base:** Trascendiendo en el cuidado de los trabajadores durante el desempeño de sus funciones, las empresas del

grupo LATAM cuentan con un seguro de asistencia en viajes para cuidarlos en caso de enfermedades y accidentes mientras prestan servicio fuera de sus países de residencia. Esto se extiende también a las tripulaciones tanto de cabina como de mando en el desempeño de sus funciones.

3. Opciones de trabajo part-time: Para algunos roles específicos, existen contratos a tiempo parcial que permiten a los empleados trabajar menos horas por semana en lugar de los tradicionales contratos a tiempo completo. Este programa está disponible en diferentes países, de acuerdo con su regulación nacional.

4. Teletrabajo: De acuerdo a la naturaleza de sus funciones, ciertos empleados de las empresas del grupo LATAM tienen la posibilidad de trabajar en modo híbrido, que consiste en dos días trabajando en la oficina y tres días trabajando desde casa. Además, algunos roles específicos trabajan 100% desde casa debido a sus funciones, como los equipos de TI y Contact Center. Las empresas del grupo LATAM cubren algunos gastos derivados del trabajo híbrido, como los costos de alimentación e internet, según las regulaciones de cada país.

5. Horarios de trabajo flexibles: Para ciertos países y posiciones de trabajo específicas, las empresas del grupo LATAM ofrece la opción de horarios de trabajo flexibles, de acuerdo con la regulación nacional. Esto implica un horario flexible que permite a los empleados decidir cuándo comenzar y/o terminar su jornada laboral según sus necesidades individuales y dentro del rango de tiempo definido por las empresas donde se aplica.

6. Facilidades de cuidado infantil: De acuerdo con las regulaciones de cada país, se otorga facilidades de cuidado infantil a las mujeres trabajadoras para cuidar de sus hijos después del período postnatal, o se entregan contribuciones para el cuidado infantil, como una alternativa para los padres que trabajan en turnos o cuyo hijo tiene incompatibilidad de salud para estar en las instalaciones de cuidado infantil.

7. Facilidades de lactancia materna: Algunas instalaciones de las empresas del grupo LATAM cuentan con salas de lactancia dedicadas en los lugares de trabajo. Estos espacios ofrecen privacidad, comodidad, almacenamiento e higiene a las madres para extraer leche materna. Este programa de apoyo está disponible en diferentes países, según su regulación nacional.

8. Permiso de maternidad y paternidad (postnatal): Las empresas del grupo LATAM garantiza la provisión de permisos de maternidad y paternidad para madres y padres de acuerdo con las regulaciones legales de cada país.

9. Permiso remunerado de cuidado familiar más allá del permiso parental: Ciertas empresas del grupo LATAM garantiza la provisión de permisos remunerados de cuidado familiar para sus empleados de acuerdo con las regulaciones legales de cada país respectivo.

10. Beneficio de descuentos en pasajes (Staff Travel): Como parte de su propuesta de valor, las empresas del grupo LATAM logra que sus trabajadores y sus beneficiarios conozcan el mundo por medio del beneficio de pasajes llamado *Staff Travel*.

Mediante este, acceden a una cuponera anual en rutas operadas por el grupo LATAM para llegar a más de 140 destinos alrededor del mundo, utilizando pasajes sujetos a espacio con 100% de descuento (2), con 90% de descuento (12), con 50% de descuento (12) y pasaje confirmado cuyo descuento y número varía por sublevel. Además, los trabajadores pueden acceder a volar con importantes descuentos ilimitadamente en más de 90 aerolíneas en convenio. Estas cuponeras aplican por cada trabajador y por cada beneficiario registrado acorde a la política vigente..

11. Beneficios especiales del programa de pasajeros frecuente LATAM Pass: Las empresas del grupo LATAM permite que los trabajadores registrados en el programa LATAM Pass puedan acceder a beneficios especiales que complementan la experiencia del beneficio *Staff Travel*, entre los que se destacan: un bono especial de millas al registrarse por primera vez en LATAM Pass, la doble acumulación de millas en la compra de pasajes *Staff Travel* y la opción de poder comprar directamente con millas los pasajes *Staff Travel*. Esto último está implementado en varios países y se está trabajando para que esté disponible en todos aquellos donde el grupo opera.

12. Beneficios especiales en los servicios de tierra que oferta LATAM: Complementando la experiencia del beneficio *Staff Travel*, el grupo LATAM permiten que los trabajadores puedan acceder a descuentos en servicios de tierra que se ofrecen a pasajeros comerciales (arriendo de autos, hoteles, tours, etc.). En esta línea, para todos los países aplica descuentos en el arriendo de autos y se está trabajando para transversalizar descuentos en hoteles. Para Chile, Brasil, Perú y Paraguay, además aplican descuentos especiales en todos los demás servicios.

13. Préstamos: Ciertas empresas del grupo LATAM ofrece apoyo financiero por medio de préstamos dirigidos a diferentes grupos de trabajadores, que aplica según las condiciones locales de los distintos países y convenios colectivos vigentes. Esto, con el fin de ayudar a los trabajadores ante diversas situaciones durante su vida laboral.



DIVERSIDAD, EQUIDAD E INCLUSIÓN

NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA Y 5.4.1 POLÍTICA DE EQUIDAD

GRI 3-3; 405-1

Las empresas del grupo LATAM aborda la diversidad e inclusión de manera amplia e integrada, consciente de los desafíos relacionados con los diferentes grupos sociales que la componen. En esta línea, en los procesos de reclutamiento y selección, los cuales están sustentados en la Política Global de Diversidad e Inclusión, el grupo cuenta con el apoyo de una red de fundaciones, organizaciones y consultores especializados en atraer y contratar a talentos plurales.

Por su parte, trabajando de la mano de una consultora externa, las empresas del grupo recoge la opinión de los empleados de todos los países donde opera, identificando las diferentes experiencias y visiones sobre el tema. A esto, se suman instancias de diálogo abierto con líderes de las áreas de Personas y mediciones periódicas internas sobre la percepción de los profesionales acerca de aspectos claves de la cultura organizacional, de la propuesta de valor interna y de la experiencia del empleado. Estas acciones sumadas a otras específicas permiten al grupo fortalecer la inclusión, buscando que todas las personas que son parte de las empresas del grupo puedan aportar sus capacidades de manera plena y sentir que pertenecen. De hecho, entre las acciones transversales desarrolladas, destacan:

- Informar y educar a los empleados para fortalecer la cultura de inclusión.
- Desarrollar el liderazgo inclusivo.
- Levantar información que apoye la toma de decisión y gestión oportuna de las iniciativas de fomento de la diversidad e inclusión.

Adicionalmente, el grupo LATAM se ha planteado metas de diversidad enfocadas en aumentar la representatividad de mu-

eres en roles de liderazgo y en roles técnicos; en aumentar la representatividad de personas con discapacidad en diferentes roles; y en fomentar la pluralidad en los perfiles profesionales para reflejar la diversidad de raza y etnia, generacional, de orientación sexual e identidad de género, entre otras, existentes en las sociedades en las que opera.

En línea con los compromisos de Diversidad, los cuales apuntan a tener al 2030 un equilibrio de género en torno al 40%/60% en todos los niveles funcionales, el grupo LATAM alcanzó una proporción total de 39,2%/60,8% de mujeres/hombres. En particular, con respecto a los roles de pilotos y mecánicos de mantenimiento, los cuales han sido históricamente menos diversos a nivel industria, cabe destacar que el grupo ha estado incorporando más mujeres. Los avances del grupo en la construcción de ambientes de trabajo cada vez más inclusivos también se reflejaron en los resultados de la Evaluación de Inclusión. Este diagnóstico considera los sistemas organizativos y las prácticas de liderazgo que el grupo lleva a cabo, además de la percepción de subgrupos de empleados sobre la igualdad de oportunidades de crecimiento y éxito profesional. De esta manera, en 2023, el grupo LATAM alcanzó 78 puntos en la evaluación, uno más que en 2022, manteniendo una tendencia positiva en los últimos tres años.

Grupo LATAM aspira a tener en 2030 un equilibrio de género en torno al 40/60 en todos los niveles funcionales.



TRABAJADORES POR GÉNERO Y CATEGORÍA DE LAS EMPRESAS DEL GRUPO LATAM

GRI 405-1

	HOMBRES	HOMBRES %	MUJERES	MUJERES %
Alta gerencias	59	85,5%	10	14,4%
Gerencias	416	64,2%	231	35,7%
Jefaturas	1.030	64,9%	556	35%
Operarios	11.002	68,4%	5.064	31,5%
Fuerzas de venta	180	24%	567	75,9%
Administrativos	483	46,9%	546	53%
Otros profesionales	1.617	60,7%	1.044	39,2%
Otros técnicos	6.654	52,1%	6.109	47,8%
Grupo LATAM	21.441	60,2%	14.127	39,7%

* LATAM no cuenta con profesionales de la categoría Auxiliar.

EQUIDAD SALARIAL

NCG 461: 5.4.2 BRECHA SALARIAL Y 5.4.1 POLÍTICA DE EQUIDAD

GRI 405-2

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

Cabe precisar que todas las personas dentro de un mismo grado salarial tienen el mismo rango de renta (que va entre el 80% y el 120% de la banda), pero el posicionamiento particular de cada uno en la banda dependerá de aspectos tales como antigüedad y desempeño, que son los únicos factores determinantes para las diferencias de renta. De hecho, existe una revisión anual de rentas por mérito siempre basada en el desempeño de la persona.

PROPORCIÓN SALARIAL (MUJERES/HOMBRES) ¹

NCG 461: 5.4.2 BRECHA SALARIAL

GRI 405-2

	MEDIA ²	MEDIANA ³
Alta gerencias	87%	87%
Gerencias	94%	95%
Jefaturas	95%	95%
Operarios	92%	91%
Fuerzas de venta	98%	98%
Administrativos	97%	98%
Otros profesionales	97%	97%
Otros técnicos	89%	90%

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

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

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

CATEGORÍAS FUNCIONALES

Alta gerencias

CEOs
Vicepresidentes
Directores

Gerencias

Gerentes sênior
Gerentes
Subgerentes

Jefaturas

Jefes de área
Jefes de departamento

Operarios

Operaciones de Carga
Mantenimiento
Aeropuerto
Centro de Control de Operaciones

Fuerzas de venta

Operaciones de Venta
Customer Care

Administrativos

Actividades de soporte y con rol general

Otros profesionales

Mando medio en actividades de soporte

Otros técnicos

Tripulantes de mando
Tripulantes de cabina

SEGURIDAD LABORAL

NGC 461: 5.6 SEGURIDAD LABORAL

GRI 3-3, 403-2, 403-1, 403-7 Y 403-9

La seguridad es un valor fundamental e intransable para las empresas del grupo LATAM. Este compromiso se establece en la Política de Seguridad, Calidad, Salud y Medioambiente y se traduce en la promoción de un sistema de gestión de Salud y Seguridad Laboral, orientado a prevenir lesiones y enfermedades laborales de todos los integrantes de las operaciones.

La supervisión de este sistema, que integra diversos programas de salud y seguridad ocupacional, es responsabilidad de los líderes de cada área operacional, quienes aplican los lineamientos del sistema y reciben soporte del área de Seguridad Corporativa. Las empresas del grupo LATAM velan por el cumplimiento regulatorio en todos los países donde se desarrolla la operación y asegura el cumplimiento de la Política de Calidad, Salud y Medioambiente del grupo LATAM de manera integral.

Las empresas han establecido una estrategia integral de gobernanza de seguridad en el lugar de trabajo que engloba diversos procedimientos fundamentales:

- **Identificación de peligros y evaluación de riesgos:** Las empresas del grupo LATAM cuentan con procedimientos para una detección sistemática de peligros y evaluaciones de riesgos. En cada caso, se definen medidas de control en los procesos e instalaciones, asegurando la protección y bienestar de los trabajadores.

- **Inspecciones de seguridad laboral:** Las empresas del grupo realizan inspecciones periódicas e informes detallados que describen los riesgos identificados y posibles impactos en las operaciones y las personas, que incluyen planes de acción para su mitigación².

- **Gestión y Control de Planes de Acción:** Con foco en la prevención, este proceso reduce los riesgos operativos e impac-

tos al implementar planes de acción y abordar las causas raíz identificadas durante las inspecciones. Para la priorización de estos planes, las empresas del grupo LATAM emplean el Índice de Plan de Acción (API), que permite evaluar, priorizar e integrar los diferentes planes de mitigación de riesgos potenciales.

- **Evaluación de la Gestión del Cambio:** Adicionalmente, se identifican y mitigan peligros asociados con cambios de procedimientos internos y externos proactivamente, resguardando la seguridad en las nuevas formas de operar.

Igualmente, las empresas del grupo LATAM evalúa la eficacia de su sistema de gestión de forma continua mediante el monitoreo de indicadores relacionados a tasas de accidentes, tales como la tasa de lesiones y el indicador de Potencialidad de Accidentes Graves (PAG). Este último fue incluido durante 2023 para fortalecer la anticipación de posibles riesgos y la implementación de medidas preventivas.

En conjunto, estos indicadores son revisados respecto a objetivos anuales, de forma periódica, en todos los países y áreas operativas dentro de las empresas del grupo LATAM. Este registro contempla también a los proveedores de servicios de terceros que colaboran con las empresas del grupo LATAM, quienes contractualmente deben cumplir con sus regulaciones locales y, en algunos casos, participan activamente en la monitorización de estos indicadores de seguridad. La disponibilidad de información facilita la priorización e integración de los distintos planes de acción, mediante el Índice de Planes de Acción (API), el cual evalúa los riesgos en base a su probabilidad y severidad, permitiendo determinar los planes más eficientes en los distintos casos.

² Durante 2023 se realizaron inspecciones a las condiciones de seguridad en los riesgos críticos que han sido identificados por la compañía, mediante un plan de trabajo exhaustivo. Este proceso contempló más de 1.100 inspecciones de carretillas elevadoras, más de 600 a montacargas, más de 2.000 a sistemas de anclaje, 800 en alza hombres y 2.400 para escaleras. Además, se realizaron más de 800 informes de inspección de infraestructuras y 9.000 inspecciones enfocadas en el comportamiento seguro (IPS).

SNAPSHOT GESTIÓN DE PERSONAS EMPRESAS DEL GRUPO LATAM

NGC 461: 5.8 CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS

	2021	2022	2023
Total de empleados	29.114	32.507	35.568
Tasa de rotación ¹	22,5%	11,4%	10,8%
Promedio de horas de capacitación ²	36,3	42,7	49,9
Total de personas capacitadas (% sobre la dotación total)	N/D	30,6 mil (93%)	32,1 mil (90,36%)
Inversiones en capacitación (% sobre los ingresos)	N/D	0,14%	0,12%

Encuesta OHI

Resultado	77	77	78
Cuartil	1	1	1

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

² Horas de capacitación en el año/Dotación promedio.

0 fatalidad

año 2023

0,61 accidentes por cada 100 trabajadores

año 2023

0 accidentes laborales con grandes consecuencias

año 2023

SEGURIDAD LABORAL¹

NGC 461: 5.6 SEGURIDAD LABORAL

	2020	2021	2022	2023	META
Tasa de accidentabilidad (por cada cien trabajadores) ²					
GRI 403-9	0,39	0,48	0,64	0,61	0,63
Tasa de fatalidad ³⁻⁴	0	0	0	0	0
Tasa de enfermedades profesionales (por cada cien trabajadores) ⁵	0,03	0,04	0,03	0,03	
Promedio de días perdidos por accidente ⁶					
GRI 403-9	12,54	10,24	11,48	11,62	
Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias GRI 403-9 ^{7,8-9}	0,01	0,00	0,00	0,00	
Tasa de ausentismo	4,4	4,7	4,1	4,4	

N/D: información no disponible.

N/A: no aplica.

¹ Algunos indicadores de ese apartado empezaron a ser contabilizados de esa manera en 2022, por lo que no hay información de años anteriores.

² Total de accidentes de trabajo/dotación promedio X 100.

³ Excluyéndose las relacionadas a accidentes de trayecto y las sufridas por dirigentes de instituciones sindicales a causa o con ocasión del desempeño de sus cometidos gremiales.

⁴ El cálculo de la tasa sigue la fórmula: total de fatalidades por accidente de trabajo/dotación promedio X 100.000.

⁵ Total de enfermedades profesionales/dotación promedio X 100.

⁶ Total de días perdidos por accidente de trabajo/total de accidentes de trabajo. Obs: el conteo de los días perdidos empieza el día siguiente al accidente.

⁷ Los accidentes relacionados con algún riesgo crítico y los eventos de alto impacto (accidentes que provocan más de 100 días perdidos) representan 1,5 en el cálculo total.

⁸ Fórmula de cálculo de la tasa: total de lesiones con interrupciones del trabajo/ promedio de empleados x 100.

⁹ Accidentes que resulten en un daño tal que el trabajador no pueda recuperar, no recupere, o que no se espere que recupere totalmente el estado de salud previo al accidente, en un plazo de seis meses.



MÁS INFORMACIÓN

- Perfil de los empleados (género, nacionalidad, rango de edad, antigüedad, personas con discapacidad): páginas 159-161.
- Permiso postnatal: páginas 164-165.
- Formalidad laboral (tipo de contrato, tipo de jornada, adaptabilidad laboral): página 162.
- Libertad de asociación: página 162.
- Inactividad por paro: página 162.



Quién hace a grupo LATAM

GRI 2-7

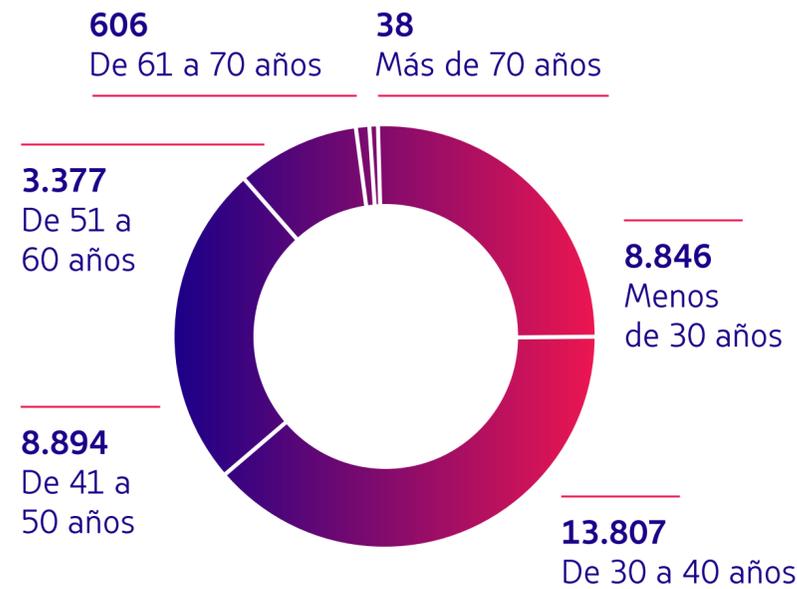


35.568 personas

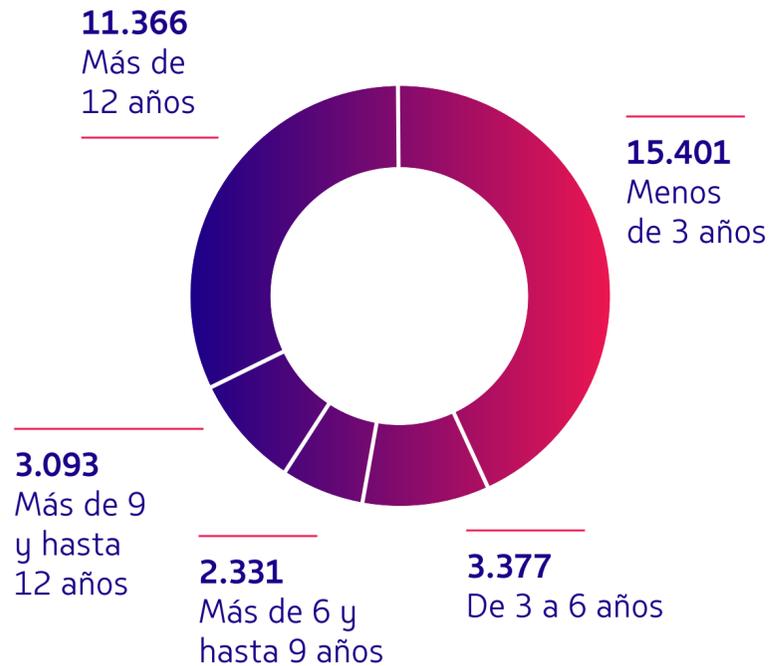
EMPLEADOS POR GÉNERO Y PAÍS EN 2023



EMPLEADOS POR RANGO DE EDAD EN 2023



EMPLEADOS POR ANTIGÜEDAD EN 2023



EMPLEADOS POR PAÍS EN 2023



09 Clientes



En este capítulo

102 | La mejor experiencia

La mejor experiencia

GRI 3-3

El grupo LATAM busca entregar la mejor experiencia a sus pasajeros, desde el momento en que eligen su vuelo, hasta que retiran sus maletas al llegar a su destino. Además, quiere construir relaciones que permanezcan en el largo plazo con sus clientes, entregando beneficios exclusivos a través de su programa de pasajeros frecuentes, LATAM Pass.

Durante 2023 el grupo siguió incorporando mejoras en la experiencia del viaje, con nuevas cabinas para una mayor comodidad, tecnología que entrega autonomía y permite hacer más ágil cada decisión, premiada gastronomía y entretenimiento a bordo con contenido exclusivo. Todo ello, cuidando la puntualidad y una variedad de opciones de servicios.

Además, se mantienen abiertos los canales de diálogo para recibir retroalimentación en búsqueda de una constante mejora y, por supuesto, se vela por la seguridad, como prioridad intransable para el grupo.



Nuevas cabinas

En 2023, el grupo LATAM avanzó el proceso de transformación de cabinas de aviones, aportando más flexibilidad para atender a distintos segmentos de clientes y ofreciendo más

comodidad, especialmente en viajes de larga duración.

En esta línea, durante el año pasado el grupo recibió cinco aviones adicionales Boeing 787-9 *Dreamliner*, con un interior de cabina completamente renovado, que incluye cabina *Premium Business*: asientos con descanso *full flat*, acceso directo al pasillo, mayor privacidad, y espacio para objetos personales; cabina *Economy*, con asientos de última generación; y un sistema de entretenimiento a bordo renovado con pantallas de 18 pulgadas en *Premium Business* y 12 pulgadas en *Economy*.

Además, en 2023, el grupo comenzó a recibir aviones Airbus A320Neo y A321Neo con la nueva configuración de cabina *Airspace*, que dentro de sus novedades cuenta con una iluminación personalizada, nuevos portamaletas con hasta 60% más espacio, baños con superficies antimicrobianos, y asientos con tablet holder para que los pasajeros puedan usar sus dispositivos personales más cómodamente.

Por su parte, el grupo completó el proceso de modificación de su flota *narrow-body*, implementando los últimos estándares de cabina. En esta flota encontramos también la clase *Premium Economy* que ofrece mayor espacio para los pies, asiento de al medio bloqueado, espacio para maletas exclusivo, y un servicio gastronómico diferenciado.



Rediseño del servicio a bordo

Durante 2023, se renovó el menú, donde se incluyeron productos locales de Sudamérica que reflejan el patrimonio regional, con ingredientes de alta calidad y una opción adicional de plato principal, además de la incorporación de nuevos elementos al servicio. Además, en vuelos de largo alcance, se comenzó una iniciativa que busca valorar el talento de mujeres chefs que están surgiendo en la región mediante la co-creación de platos *signature* con los chefs de LATAM, el cual se ofrece en cabinas *Premium Business* y *Economy*.

A su vez, en la cabina *Economy* de vuelos domésticos de Brasil se sumaron nuevas variedades de *snacks* durante octubre, entregando más sabores y calidad, con renovación cada dos meses. Igualmente, aumentó el alcance de vuelos donde se ofrece la variedad completa de líquidos que acompañan los *snacks*, incluyendo agua, café, gaseosas y jugos.



Economía circular

A lo largo de 2023, se eliminó 96% de los plásticos de un sólo uso en toda la experiencia a bordo tanto para la cabina *Premium Business* como *Economy*, logrando reducir más de 1.700 toneladas, siendo estos reemplazados por materiales rottables y/o biobasados como vasos de papel, cubiertos de bambú y tapas de caña de azúcar. En este sentido, en *Business*, los elementos de descanso vienen en bolsas reutilizables y los *amenity kits*, que han sido diseñados por artistas emergentes sudamericanos, están compuestos por materiales nobles. Adicionalmente, el grupo LATAM lanzó el programa “Recicla tu Viaje” en la operación doméstica de Brasil el cual ya está operativo en los mercados domésticos de las filiales del grupo. En este punto, cabe destacar que se logró reciclar más de 120 toneladas de botellas PET.



LATAM Play

LATAM Play es la plataforma que busca brindar una experiencia de entretenimiento de alta calidad y con los últimos estrenos a bordo, para satisfacer los gustos y preferencias de cada pasajero.

En ese sentido, LATAM Play permite que los clientes accedan a diversos contenidos desde sus propios dispositivos personales en aeronaves *narrow-body*, mientras que los pasajeros que vuelan en aviones *wide-body* acceden a este sistema mediante pantallas a bordo, entregando la librería de contenido más

grande de Sudamérica. Durante 2023, esta plataforma ofreció más de 170 películas, 430 series y 100 álbumes musicales, además de documentales, juegos y alternativas de lectura durante los vuelos.

Durante el mismo periodo, el grupo LATAM lanzó su alianza con las importantes plataformas de streaming HBO Max y Paramount+. En tanto, para 2024, la compañía apunta al aumento de su oferta de contenido sobre un 50%, consolidándose como líder en la región, con contenido de clase mundial.



Aumento de las filas Premium Economy

El año pasado el grupo LATAM aumentó la cantidad de filas de asientos *Premium Economy* en siete rutas dentro de Brasil para satisfacer la creciente demanda en el mercado por el nivel de servicio mejorado que entrega la clase *Premium Economy*.



Conectividad Wi-Fi a bordo

Al cierre de 2023, el grupo LATAM logró completar la implementación de Wi-Fi en todas las aeronaves *narrow-body* de LATAM Airlines Brasil, y se inició la instalación en mercados de habla hispana, finalizando el 2023 con el 23% de la flota de habla hispana conectada. Con la instalación de este servicio, los pasajeros podrán acceder al servicio de mensajería gratuita, como también a comprar paquetes de browsing y streaming, según sus preferencias.



Mejor servicio en aeropuertos

Se actualizó y mejoró la señalética e imagen de todos los aeropuertos de la red para alcanzar tanto una mayor visibilidad de marca como una mayor simplicidad en el proceso de orientación de los clientes. Adicionalmente, se renovó la imagen del check-in premium con el fin de entregar una mejor experiencia a los clientes frecuentes. Asimismo, el grupo se instaló en más de diez nuevos aeropuertos (por nuevas rutas) para seguir conectando a los clientes.



Nuevo Lounge en Lima

A principios de 2023, se decidió la construcción de un nuevo Lounge LATAM en Lima, Perú, que tendrá 2.400 m² en dos salones: *Signature Lounge* y el *Premium Lounge*. Este hito permitirá al grupo LATAM consolidar la red de *lounges* propios en sus Hubs más importantes.

Durante el segundo semestre, se avanzó en el proceso de diseño y a finales de 2023 se inició el proceso de licitación para la construcción, la cual se llevará a cabo a lo largo de 2024.

Además, en mayo de 2023, se implementó la alianza de LATAM con Visa en el Lounge de Bogotá.



Canales de diálogo y atención personalizada

El grupo LATAM ha implementado mejoras significativas en sus canales de comunicación con los clientes, abarcando una amplia gama de plataformas, desde su aplicación móvil hasta su página web y el uso de WhatsApp como un medio adicional de contacto. Estas mejoras no solo han ampliado las opciones de interacción, sino que también han sido diseñadas para

ofrecer una experiencia más personalizada y centrada en las necesidades individuales de cada cliente.

El grupo ha adoptado un enfoque proactivo para comprender mejor las preferencias y expectativas de sus clientes, mediante un modelo de monitoreo y análisis que permite recopilar datos sobre las interacciones y comentarios de los clientes. Este análisis de datos se utiliza para ajustar continuamente los servicios ofrecidos, asegurando que la atención al cliente y las soluciones proporcionadas estén alineadas con las necesidades y expectativas cambiantes de la base de clientes de LATAM.

Además de las mejoras en los canales digitales, el grupo LATAM ha fortalecido su capacidad de atención al cliente a través de su *contact center*, proporcionando a los clientes un punto de contacto centralizado para obtener asistencia y resolver consultas. Este se ha convertido en un elemento fundamental de la estrategia de atención al cliente, brindando un servicio rápido, eficiente y personalizado para satisfacer las demandas de los clientes en todas las etapas de su experiencia de viaje.



App LATAM

Se implementó un aviso para notificar a los clientes el inicio del embarque de su vuelo, con el fin de disminuir su tiempo de espera en la puerta de embarque. Además, se mejoró el proceso de compra de tickets, el *upgrade* de cabina, así como la consulta al estado del vuelo, y se simplificaron las etapas para la contratación de servicios adicionales, como despacho de equipaje extra o selección de asiento.

Otros desarrollos relevantes en la aplicación, fueron la opción de adelantar o postergar el viaje del pasajero, complementar su viaje con hoteles, autos y paquetes, y también solicitar asistencia y servicios especiales.

En 2023 la aplicación se posicionó como un canal relevante para el día del viaje del cliente, alcanzando los tres millones

de usuarios activos por mes y un 46.5% de pasajeros usando la APP en su vuelo a diciembre 2023, un crecimiento de 8% respecto al mismo periodo en el año anterior. De la misma manera, un 33% de los socios del programa de pasajero frecuente ha creado un usuario en la aplicación, donde un 64% fueron pasajeros de alto valor.



Check-in automático para vuelos domésticos y auto check-in digital en kioskos o por la aplicación

Se extendió la cobertura de este servicio durante el año pasado, alcanzando un 92,5%.



Despacho automático de equipaje

El grupo LATAM es pionero en Sudamérica en implementar tecnología que permite que el cliente se atienda de manera autónoma en el despacho de equipaje. Esto permite mejorar la experiencia de los pasajeros, pues se reducen los tiempos de espera en fila. De esta manera, en 2023, 26 aeropuertos tenían disponible el autodespacho de equipaje, lo que representa una cobertura de 79%. A su vez, para 2024, la expectativa es seguir aumentado la cobertura en nuevos aeropuertos estratégicos y agregar más máquinas en los aeropuertos ya existentes.



Reconocimiento facial por biometría durante el embarque

Hasta 2022, el grupo LATAM contaba con un sistema de embarque por biometría en dos pasos, que controlaba la identidad de la persona por medio de tecnología de reconocimiento facial y el escaneo de su boarding pass, tanto en Miami (MIA) como en Nueva York (JFK), en Estados Unidos.

A fines de 2023, el grupo implementó una nueva tecnología

que permitió agilizar aún más el proceso de embarque, con un sistema biométrico de un solo paso en Miami (MIA). Este cambio permitió que el pasajero pueda realizar tanto el procedimiento de control de identidad, como el de embarque, con el solo uso del sistema de reconocimiento facial.

El grupo busca seguir ampliando la implementación de este sistema en Nueva York (JFK), Orlando (MCO), Los Angeles (LAX), Boston (BOS) y Atlanta (ATL) durante el primer semestre de 2024.

TECNOLOGÍA QUE ACERCA

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

Cabe destacar que esta herramienta inspiró a un grupo de tripulantes a grabar las instrucciones de seguridad en videos utilizando las lenguas de señas de cada uno de los cinco países donde las empresas del grupo LATAM tienen operaciones domésticas, con el fin de orientar a los pasajeros sordos.

CERTIFICACIÓN PARA ATENCIÓN DE CLIENTES TEA

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

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

Asimismo, con el apoyo del programa *Sunflower* para

Discapacidades Invisibles, el grupo LATAM implementó el uso de una cinta (*lanyard*) que busca promover de manera discreta y voluntaria la auto identificación de las personas en una situación de discapacidad que no es posible reconocer a simple vista. Esta se encuentra disponible en 19 aeropuertos de la red del grupo en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, y se entrega de manera gratuita a quienes la requieran al momento de viajar.

Las iniciativas mencionadas anteriormente son un primer paso para generar procesos de cambio que mejoren la experiencia de viaje de los pasajeros con capacidades diferentes y ayuden a los equipos a identificar factores desafiantes para ese público.

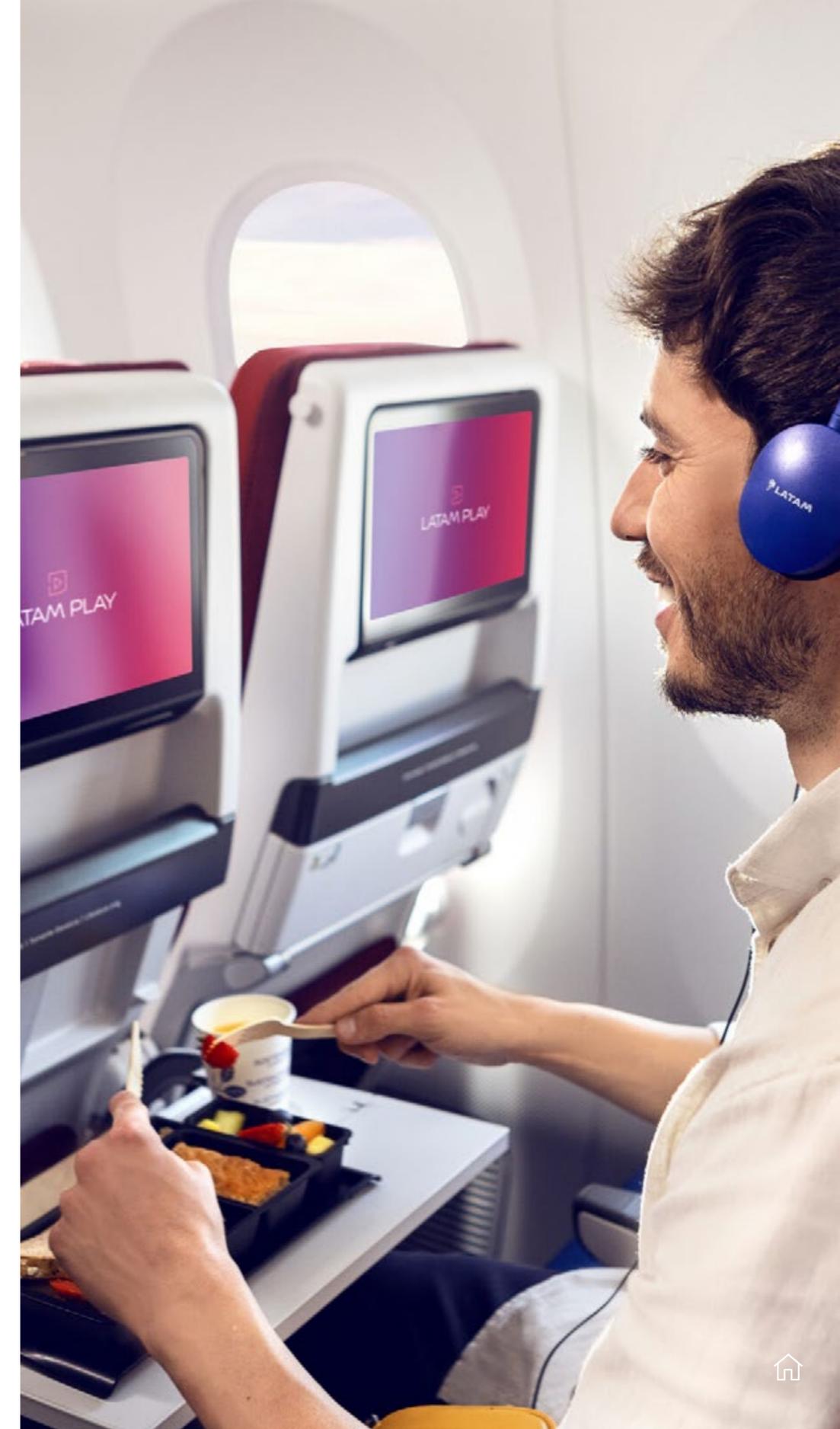
LATAM PASS

El programa de pasajero frecuente del grupo (LATAM Pass) cuenta con 45 millones de miembros. Este permite que los socios acumulen millas o puntos por viajes volados, y por la adquisición de bienes y servicios en la red de alianzas financieras, pudiendo alcanzar distintas categorías de afiliación y disfrutar de los beneficios asociados a cada una de ellas. Entre ellos figuran *upgrade* de cabina, embarque *premium*, acceso a salones VIP y entrega de equipaje prioritaria en destino. No obstante, los pasajeros también pueden canjear los puntos o millas por pasajes aéreos o productos.

En esta línea, durante 2023, se implementaron nuevos beneficios con el fin de seguir entregando lo mejor a los socios LATAM Pass. Dentro de ellos se encuentran, atención preferente de *call center* para todos los miembros *Elite*, eliminación del cargo por servicio en el canje de pasajes y simplificación del modelo de *upgrade* con tramos de cortesía. Asimismo, figura mejora de la prioridad de *upgrade* para los miembros *Elite* con tarjetas de crédito *LATAM Pass*, entrega de

categorías vitalicias, servicio de transporte exclusivo de embarque remoto en Congonhas para los miembros *Black Signature* en autos eléctricos en alianza con Audi. Igualmente, se realizó el lanzamiento del producto “Millas + Dinero” en el canje de pasajes, donde los miembros del programa pueden adquirir sus tickets usando sus millas, y complementando con dinero, volviendo más accesible la oferta de destinos del grupo LATAM.

Para el año 2024, en tanto, el grupo LATAM quiere acercar aún más el programa a sus socios, buscando poder acompañarlos no sólo al momento de viajar, sino también en su día a día. En esta línea, buscará dar mayor tangibilización, liquidez y accesibilidad al programa a través del crecimiento de su ecosistema no aéreo, y el fortalecimiento de sus alianzas financieras y su propuesta de valor a los socios, entregando una experiencia en canje, acumulación, digital y personalización. A la vez para el presente año, el grupo LATAM tiene el desafío de tener un programa no solo más presente, sino también más simple y personalizado, permitiendo que los miembros del programa puedan disfrutar cada vez más de los beneficios de pertenecer al mayor programa de fidelidad de la región.



PUNTUALIDAD

GRI 3-3

En 2023, el grupo LATAM obtuvo un 86% en el indicador DEP15, que analiza los vuelos con partida hasta 15 minutos después del horario programado, cuyo resultado representa una baja de dos puntos porcentuales en comparación con 2022. Lo anterior se explica, principalmente, por la operación de la filial de Brasil, ya que tras el aumento de slots en los aeropuertos de São Paulo, se incrementó de forma relevante la congestión del tránsito afectando la puntualidad de todas las aerolíneas que operan en dicha ciudad. Pese a esto, el grupo mantiene su firme compromiso con la puntualidad. En esta línea, en conjunto con proveedores y autoridades aeroportuarias, el grupo trabaja en los ajustes necesarios y en la mejora de procesos para aportar un servicio de excelencia a los pasajeros.

Según la Guía Oficial de Líneas Aéreas (OAG, por sus siglas en inglés) LATAM fue la segunda aerolínea entre las 20 más grandes con la mejor puntualidad durante 2023.

Las renovaciones en cabina fueron parte de las acciones para mejorar la experiencia del cliente.

SATISFACCIÓN

Las empresas del grupo LATAM monitorean permanentemente las percepciones de los clientes respecto de su operación y servicio, utilizando una serie de encuestas en distintos momentos de contacto con el cliente.

En esta línea, los indicadores de percepción son fundamentales dentro del grupo y permiten realizar mejoras continuas dentro de los distintos equipos y tomar decisiones teniendo en consideración la voz del cliente. Uno de ellos, de carácter

estratégico, es el *Net Promoter Score* (NPS), el cual mide la disposición de los clientes a recomendar los servicios, en una escala de va de -100 a +100. Durante 2023, fue de 48 puntos en la operación de pasajeros, cifra mayor en dos puntos porcentuales en comparación a la obtenida en 2022.

En tanto, la valorización de la experiencia digital pasó de 50 puntos en 2022 a 61 puntos en 2023, mientras que la experiencia en el Contact Center, cerró el año con -2, marcando su mejor resultado histórico.

Pese a lo anterior, en 2024, LATAM continuará expandiendo y mejorando la forma en que recopila la voz de sus clientes. Para ello, estableció 25 metas de satisfacción para diferentes equipos internos, lo que refleja que el enfoque en el cliente sigue fortaleciéndose. Para esto, se prestó especial atención al proceso de cierre de ciclo, donde varios equipos respondieron a los comentarios dejados por los clientes en miles encuestas.

FEEDBACK EN VIDEO

Desde octubre de 2022, los clientes de las operaciones domésticas en Brasil, Chile y Colombia pueden dejar sus comentarios grabando un video. De hecho, durante los tres primeros meses de funcionamiento de la nueva herramienta, LATAM recibió 1.500 videos (3.500 minutos), lo que se traduce en aproximadamente 200 videos por semana (45% de ellos son de clientes promotores). Esta iniciativa es muy útil para fortalecer la empatía y humanizar los comentarios de los clientes, ampliando el impacto para mejorar los procesos de cara a cliente y comprender mejor sus dolores y sugerencias.

Durante 2023, la herramienta fue extendida a los pasajeros de Ecuador, Perú y las rutas internacionales.

SNAPSHOT

CLIENTES

	2021	2022	2023
LATAM Pass (inscritos – millones)	39	42	45

Tecnología

Autodespacho de equipaje	67% ¹	76%	79%
Check-in fácil (automático o digital)	90%	95%	92%

Puntualidad²

OTP DEPO	77% ¹	66% (meta 68%)	62% (meta 67%)
OTP DEP15	92%	88% (meta N/A)	86% (meta N/A)
OTP ARR14	91%	86% (meta 87%)	84% (meta 86%)
Operación doméstica	91%	87%	84%
Operación internacional	85%	83%	82%

Net Promoter Score (escala de -100 a +100)

Operación de pasajeros	51 ¹	46	48
Operación de carga	30	51	58



N/A: no aplica.

¹ La información publicada en la Memoria 2021 fue corregida.

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

TECNOLOGÍA, PROTECCIÓN DE DATOS Y CIBERSEGURIDAD

GRI 3-3 & 418: PRIVACIDAD DEL CLIENTE

Gobernanza de la seguridad de la información

La privacidad y seguridad de la información de clientes, colaboradores y socios comerciales es una prioridad para LATAM. Es por eso que el grupo ha definido una estructura organizacional con un equipo especializado y dedicado al diseño y mantenimiento de un adecuado sistema de identificación, seguimiento, control y mitigación de los riesgos de protección de datos y ciberseguridad.

Como parte de esta estructura organizacional se destaca el rol del Director de Seguridad de la información (CISO, por sus siglas en inglés), quien tiene el rol de informar al Comité Ejecutivo de LATAM sobre los resultados del monitoreo de las estrategias para la administración de los riesgos en estas materias, y reporta jerárquicamente a la Vicepresidente de TI (CIO, por sus siglas en inglés).

Este, a su vez, reporta al CEO del grupo y presenta al Directorio en reuniones cuatrimestrales sobre los riesgos de ciberseguridad, la evolución de las ciberamenazas y la eficacia de las medidas adoptadas para mitigarlas.

Gobierno de datos y Ciberseguridad

Para garantizar la protección de la información de sus clientes, LATAM establece directrices a través de sus Políticas de Seguridad de la Información, las cuales son adaptadas a las regulaciones locales de cada país donde opera el grupo. Estos documentos específicos se encuentran disponibles en el sitio web de LATAM, brindando así transparencia y accesibilidad

a sus clientes respecto a las medidas de seguridad implementadas.

La Gerencia de Ciberseguridad, que depende del CISO de LATAM, es la responsable de velar por el control efectivo de las Políticas de Seguridad de la Información, así como los procedimientos para la protección de datos personales, a través de la administración del riesgo, la seguridad y privacidad.

Durante 2023, LATAM Airlines Group obtuvo la recertificación de cumplimiento de la Norma de Seguridad de Datos de la Industria de Tarjetas de Pago (PCI DSS, por sus siglas en inglés), como resultado de una auditoría independiente. Este resultado demuestra que el grupo ha implementado medidas de seguridad adecuadas para proteger la información de las tarjetas de pago de los clientes que adquieren productos y servicios mediante sus canales de venta.

Cabe destacar que todas las políticas, normas, estándares y procedimientos de seguridad de la información de LATAM están basados en los estándares ISO/IEC 27001 y NIST. Así también la infraestructura digital de LATAM se encuentra externalizada y es revisada de manera independiente mediante los reportes SOC1 y SOC2, y cuenta con certificación ISO/IEC 27001.

Cultura de ciberseguridad y protección de datos

• **Concientización:** Cada año el grupo desarrolla un programa de formación y comunicación en seguridad de la información, adaptado a todos los roles de la empresa.

• **Proceso de escalamiento de riesgos:** A través del portal de intranet de LATAM y el contacto del Equipo de Respuesta a Incidentes de Seguridad Informática (CSIRT, por sus siglas en inglés) existe disponible un canal de escalamiento, para que los empleados pue-

dan informar sospechas de riesgos tecnológicos o de ciberseguridad.

• **Gestión de cumplimiento y consecuencias:** El Código de Conducta norma las actitudes esperadas por LATAM en temas de Seguridad de la información y Protección de datos, y establece las consecuencias al incumplimiento a los procedimientos establecidos, que pueden escalar hasta el término de contrato. Además, esta materia es parte de la evaluación de desempeño de los empleados, dentro del criterio de Seguridad, Gestión de Riesgos y Compliance.

En 2023, LATAM participó en la PCI REB Brasil (PCI Regional Engagement Brasil) como única aerolínea. Esta mesa es dirigida por el Director del PCI Council para Latinoamérica, e integra empresas de diversos rubros que ofrecen servicios asociados a pagos con tarjetas que buscan generar mejoras continuas en aspectos de seguridad y protección de datos.

Cabe señalar que cada año la Gerencia de Ciberseguridad realiza la planificación anual para la revisión interna de los controles de privacidad y protección de datos de los sistemas que gestionan datos personales en LATAM, así como la revisión y actualización de la documentación. Para esto, existe un área de auditoría interna que realiza auditorías de cumplimiento de los controles de seguridad de la empresa.

Los procesos mencionados contribuyeron a que LATAM cerrara el año 2023 sin brechas de seguridad de la información ni afectación a clientes o empleados. De hecho, LATAM no recibió ninguna reclamación por vulneración de la privacidad por parte de clientes, terceras partes, ni de autoridades regulatorias. Sin embargo, el grupo sigue trabajando fuertemente en esta área debido a las amenazas que cambian rápidamente en el entorno.



Inteligencia de datos

El grupo LATAM emplea herramientas de análisis de datos para desarrollar soluciones orientadas al cliente, mejorar la eficiencia en distintos procesos y potenciar las oportunidades de ingresos para el grupo, impulsadas por la Gerencia de Datos.

A lo largo de 2023, el grupo continuó avanzando en desarrollos que permitan a sus clientes una experiencia cada vez más personalizada, tomando en cuenta sus preferencias y necesidades de servicio. Este enfoque ha sido especialmente significativo para mejorar la experiencia de los usuarios del programa LATAM Pass, donde el grupo se esfuerza por ofrecer un servicio excepcional.

Por otro lado, se continuó trabajando en la democratización de datos, permitiendo que los colaboradores de áreas no operativas accedan a información de manera autónoma, facilitando la toma de decisiones y el impulso de mejoras en diferentes procesos. Ejemplo de la aplicación de estas tecnologías incluyen soluciones para la optimización de carga de combustible de las aeronaves, prevención de fraudes, entre otras.

Además, como parte de sus esfuerzos por mantener los más altos estándares de protección de datos personales, el grupo LATAM ha reforzado el uso de inteligencia artificial en su arquitectura de almacenamiento de datos. De esta manera, toda la información recopilada y procesada por LATAM siempre es manejada respetando la privacidad de sus clientes y colaboradores, en conformidad con las regulaciones de cada país y políticas internas vigentes.

Sistemas en la nube

El grupo LATAM ha experimentado notables avances en su proceso de migración a la nube, destacando logros significativos en diversos aspectos clave. Entre estos hitos, se destaca la simplificación de sus plataformas tecnológicas, lo que ha conducido a una reducción considerable de la obsolescencia de elementos y plataformas de TI. Este enfoque ha generado un

menor impacto en incidentes transversales, permitiendo una operación más eficiente y segura.

No hubo brechas de seguridad de la información que afectaran a clientes o empleados en 2023.

INNOVACIÓN

NCG 461: 3.1.V MARCO DE GOBERNANZA

El grupo LATAM invierte anualmente en distintas formas de innovación para entregar soluciones alineadas a las necesidades de los pasajeros, priorizando la transformación digital de la compañía. Además, el grupo está avanzando continuamente en la modernización de sus procesos y la inclusión de nuevas tecnologías, mediante inversión en analítica avanzada, la migración total de sus datacenters a la nube y también en Inteligencia Artificial Generativa.

Como parte de las iniciativas de innovación que promueve el grupo LATAM existe desde 2020 LATAM Labs, el núcleo de innovación abierta que permite probar nuevas ideas disruptivas en las empresas del grupo. Este núcleo prueba ideas generadas por los propios empleados y por ecosistemas externos, como universidades, emprendedores, startups y centros de conocimiento, en entornos operativos reales de las compañías. Durante 2023, LATAM Labs contó con ocho socios externos.

Entre las ideas ya probadas por LATAM Labs e implementadas en LATAM, se destacan el proyecto de uso de inteligencia artificial para mejorar la atención en aeropuertos, la creación de una solución digital para atender a clientes en Lengua Brasileña de Señas (Libras) a través de la Central de Intérpretes de Libras y la aplicación de redes neuronales y de aprendizaje profundo en la experiencia del cliente durante su viaje.



10 Proveedores

En este capítulo

109 | Gestión de la cadena de proveedores



Gestión de la cadena de proveedores

GRI 2-6
NCG 6.2 NEGOCIOS

Los proveedores son fundamentales para cumplir los compromisos con nuestros clientes. Durante el año 2023, el grupo LATAM estableció colaboraciones con un total de 5.557 proveedores, los cuales se clasifican según criticidad, siendo 270 críticos y 5.288 no críticos por un total de adquisiciones que alcanzó los USD\$9.842 millones.

Cabe señalar que, durante ese período, 26 proveedores representaron individualmente más del 10% de su categoría.

El grupo LATAM cuenta con importantes proveedores que forman parte de la industria aeronáutica, como los destacados fabricantes de aviones Airbus y Boeing. También hacen parte de su cadena de suministro diferentes empresas de componentes, accesorios, piezas de repuestos para las aeronaves, entre otros. Algunos ejemplos de estos son MTU Maintenance, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, Rolls Royce, Honeywell e Israel Aerospace Industries. Entre los proveedores de combustibles destacan Petrobras, WFS, Copec, Terpel, Repsol y AirBP.

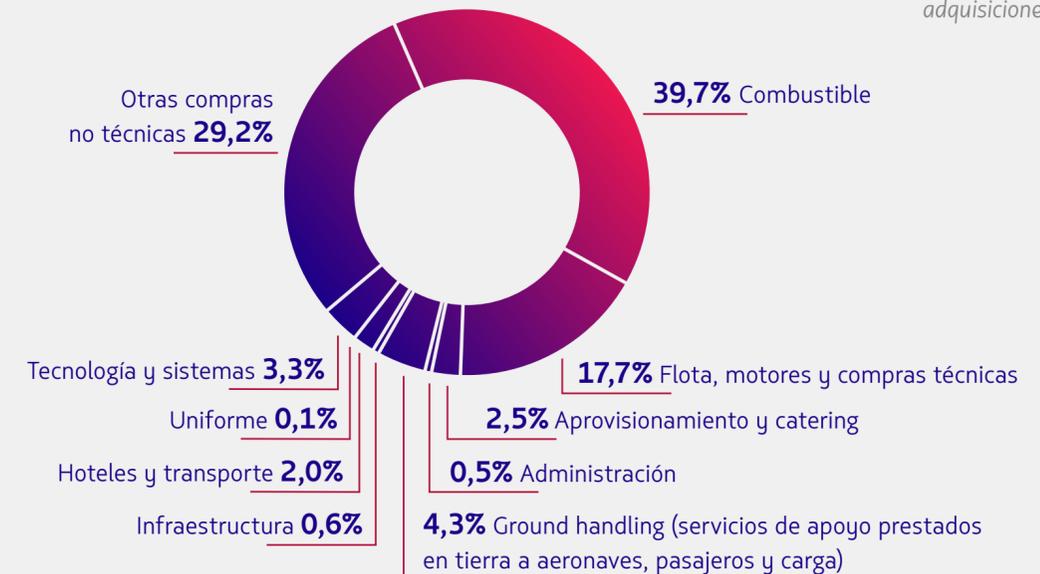
DISTRIBUCIÓN POR PAÍS¹ EN 2023 GRI

(Cantidad de proveedores)



DISTRIBUCIÓN POR CATEGORÍA¹ EN 2023

(valor de adquisiciones)



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



LINEAMIENTOS

GRI 3-3, 2-24, 205-2

NGC 461: 5.9 POLÍTICA DE SUBCONTRATACIÓN

La gestión de proveedores del grupo LATAM sigue lineamientos de calidad en el suministro asegurando transparencia, competitividad, cumplimiento legal y seguridad para todos los procesos de abastecimiento. Las contrataciones se rigen por la Política Corporativa de Compras, la cual está alineada con la Política Anticorrupción, y establece los requisitos que deben cumplir los proveedores, sumado a las recomendaciones sociales y ambientales que se aplican para toda compra de materiales y servicios. Cabe destacar que en su gran mayoría los contratos que utiliza el grupo LATAM poseen una cláusula específica que exige la comunicación de incidentes o daños ambientales.

De esta manera, las expectativas específicas que el grupo posee para sus proveedores se comunican a través de acuerdos contractuales, reuniones regulares y, en el caso de los proveedores estratégicos y/o críticos, mediante una comunicación mucho más directa y estrecha, que lideran las áreas comerciales junto con áreas usuarias.

En el caso de los proveedores terceros intermediarios (TPIs, por sus siglas en inglés), que corresponden a los proveedores que interactúan a nombre del grupo LATAM con entidades gubernamentales, funcionarios públicos tanto nacionales como internacionales, existe un proceso de due diligence previo a la contratación. Así también, se incluyen cláusulas anticorrupción y antisoborno, las cuales durante toda su vigencia, son monitoreados para asegurar el cumplimiento del Código de Conducta y de la Política Anticorrupción.

Subcontratistas

En relación con la selección de proveedores subcontratistas cuyo personal desempeñará funciones dentro de las instalaciones, el grupo ha establecido directrices claras que rigen su contratación. Estas se incorporan como requisitos esenciales en los procesos de licitación y, a su vez, definen las obligaciones de los prestadores de servicios, asegurando el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a su personal.

El enfoque del grupo LATAM abarca diversos aspectos, incluyendo obligaciones relacionadas con remuneración, estipendios, prestaciones laborales, seguridad social, normativas de accidentes laborales, enfermedades profesionales y aspectos

de higiene y seguridad. Todos estos puntos se detallan en los contratos del grupo, que incluyen un anexo específico dedicado a las obligaciones laborales que deben cumplir estos proveedores.

LATAM Airlines Group está fortaleciendo el Reglamento para Contratistas como parte de sus lineamientos. Esta medida tiene como objetivo asegurar la implementación efectiva de la Política de Salud, Seguridad y Medioambiente, junto con su correspondiente sistema de gestión. Además, LATAM ha empezado a trabajar en el “Compromiso con los Derechos Humanos del grupo LATAM” para dar a conocer a sus contratistas y proveedores los compromisos asumidos en materia de derechos humanos.

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

Código de Conducta para Proveedores y terceros intermediarios

Como parte del compromiso del grupo LATAM y sus filiales con los estándares globales de sostenibilidad, las leyes de anticorrupción, conflictos de interés y anti-competitividad y los Derechos Humanos, se busca que los proveedores y terceros se adhieran al Código de Conducta para Proveedores y Terceros Intermediarios (TPIs), en todos los países en los que opera la organización.

En este sentido, el grupo reafirma su compromiso al brindar orientación adicional y aclaraciones sobre las disposiciones mencionadas en el Código. En él, los proveedores se comprometen a cumplir con leyes de competencia, no participar en prácticas de información privilegiada, combatir la corrupción y crímenes financieros, respetar los Derechos Humanos y laborales, proteger la marca y la privacidad, y contribuir a la sostenibilidad mediante la protección del medioambiente y la relación con sus comunidades.

De acuerdo a este Código, los proveedores y TPIs tienen la responsabilidad de reportar irregularidades a través del canal de ética del grupo LATAM, y su incumplimiento puede resultar en la terminación de contratos o sanciones previamente estipuladas en los contratos.

POLÍTICA DE PAGO

NCG 461: 7.1 PAGO A PROVEEDORES

La Política de Pago del grupo se aplica igualmente a todos los proveedores y la condición de pago se realiza con base a lo negociado por contrato. No obstante, el grupo LATAM promueve plazos de pago oportuno a proveedores, como forma de extender su cultura Justa, Empática, Transparente y Simple (JETS) hacia este grupo de interés. En esta línea, se monitorea el adecuado cumplimiento de los días preestablecidos en el grupo, que corresponden a 90, con excepción de las pequeñas y medianas empresas, en cuyos casos se da cumplimiento a las normativas de cada país, estipuladas en políticas específicas para cada una de las filiales del grupo LATAM.

Durante 2023, la empresa avanzó en modificaciones en la plataforma de recepción, digitalización y contabilización para así lograr una centralización de pagos más óptima. Actualmente se ha logrado implementar el proceso en el 80% de la facturación del grupo y se espera que durante 2024 se logre abarcar el total de la operación.

Cabe precisar que en 2023 no existieron acuerdos inscritos en el Registro de Acuerdos con Plazo Excepcional de Pago del Ministerio de Economía de Chile.

SELECCIÓN Y EVALUACIÓN

Selección de proveedores

La elección de cada proveedor es una oportunidad para forjar relaciones sólidas y colaborativas, lo que hace especialmente relevante una cuidadosa selección. Para esto, el grupo LATAM cuenta con un equipo de personas especializado, que realiza un análisis integral de cada candidato con apoyo de sistemas tecnológicos, considerando principalmente sus aptitudes técnicas y económicas.

Cabe destacar que el grupo LATAM no limita la elección de proveedores basada en su procedencia de un determinado país, sector o materia prima. Si bien estas consideraciones no son criterios definitorios, pueden existir excepciones puntuales. Ejemplo de ello ha sido la selección de proveedores de materiales a bordo, donde se han establecido requerimientos con criterios de reciclabilidad de materiales y certificaciones lo que se alinea a la estrategia de Sostenibilidad publicada por el grupo.

Además, el grupo se encuentra trabajando en una actualización de su Política de Adquisiciones que permitirá sugerir recomendaciones de selección a aquellos proveedores que cumplan con las recomendaciones de sostenibilidad, enfocándose específicamente en Cero Residuos, Reciclabilidad de Materiales y Certificaciones, entre otros aspectos.

Evaluación de proveedores

NCG 461: 7.2 EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

El grupo LATAM utiliza tecnología de inteligencia artificial y aprendizaje automático para identificar y analizar posibles riesgos, como el lavado de dinero, la financiación al terrorismo y las sanciones comerciales en su cadena de abastecimiento. Estas herramientas también analizan datos de diversas fuentes, incluyendo listas de sanciones gubernamentales, bases de datos de compañías y registros de propiedad. Asimismo,

permite realizar evaluaciones continuas de riesgos, monitoreando cambios en las listas de sanciones y otras fuentes de datos relevantes.

De igual manera, cada proveedor que registra movimientos durante un mes, es parte de un proceso de revisión mediante un sistema integral de información y análisis regulatorio y empresarial. Esto permite identificar alertas relacionadas con posibles violaciones a nuestro Código de Conducta, abordando cuestiones como el lavado de dinero, disputas legales, trabajo infantil, ciberdelincuencia, entre otras.

En particular, para nuestros proveedores terceros intermediarios (TPI), se lleva a cabo una revisión mensual que realizan las áreas de Procurement en conjunto con el equipo de Compliance. Este proceso determina si el grupo LATAM puede continuar su relación comercial con cada proveedor respectivo. En ambos escenarios, si la plataforma señala alguna alerta, el equipo de Compliance tiene la autoridad para sugerir y efectuar acciones correctivas o en su defecto, finalizar tal relación.

Por otro lado, cabe mencionar que el equipo de Seguridad Laboral realiza auditorías en terreno a contratistas y subcontratistas que operan en los aeropuertos dentro de Chile. Este proceso se realiza con el fin de evaluar su adhesión a las pautas de salud, seguridad y medioambiente establecidas en la regulación local. Como resultado de la evaluación se entregan a estos proveedores planes con acciones correctivas para abordar las brechas, que son monitoreados activamente por el grupo.

Adicionalmente, los proveedores de mantenimiento son evaluados bajo estándares destacados con foco en resguardar la calidad, mientras que proveedores de TI y sistemas son clasificados bajo estándares que toman como base el marco NIST 800-161 e ISO 27001, además de validaciones SOX y PCI-DSS.

PAGO A PROVEEDORES EN 2023

	HASTA 30 DÍAS		DE 31 A 60 DÍAS		MÁS DE 60 DÍAS	
	Nacionales	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros
Facturas pagadas durante el año	159.564	89.721	29.803	46.965	55.866	37.766
Total pagado (USD\$ millones)	4.181	3.382	464	589	571	655
Total de proveedores al que corresponden las facturas pagadas en cada rango	2.401	1.058	516	302	1.140	647



Notas: Se pagó un total de USD \$160.000 en intereses por mora de dos facturas emitidas. Por su parte, se consideran nacionales los proveedores con RUT fiscal del mismo país de la filial LATAM contratante.

SNAPSHOT

CADENA DE SUMINISTRO

GRI 414-1, 414-2, 308-1 Y 308-2

	2021	2022	2023
Total de proveedores LATAM al 31 de diciembre	8.052	6.190	5.557
Proveedores críticos¹			
Participación en la base de proveedores	11%	7%	5%
Participación de proveedores críticos en el volumen de adquisiciones	91%	95%	69%
Identificación de riesgos potenciales			
Proveedores analizados por criterios de sostenibilidad (sociales o ambientales)			
NCG 461: 7.2 EVALUACIÓN DE PROVEEDORES	N/D	0	0
% sobre el total de proveedores analizados	N/D	0	0
% sobre las compras totales	N/D	0	0
Análisis preventivos realizados en el sistema de bases de datos internacionales (% sobre el total de la base)	5.367 (67%)	N/D	5.557 (100%)
Proveedores considerados de alto riesgo en aspectos de compliance (% sobre los analizados)	148 (3%)	369	185 (3%)
Evaluaciones detalladas a partir de las alertas del sistema (% sobre el grupo de alto riesgo)	148 (100%)	0 ³	0 ³
Monitoreo y gestión			
Proveedores auditados	40	53	N/D ⁴
Proveedores con planes de mitigación acordados (% sobre proveedores auditados)	93%	91%	N/D ⁴
Planes de acción definidos a partir de las auditorías	331	186	N/D ⁴
Contratos finalizados por incumplimiento	0	0	N/D ⁴
Pago a proveedores			
NCG 461: 7.1 PAGO A PROVEEDORES			
% facturas pagadas con plazo hasta 30 días			
A proveedores nacionales	N/D	81%	65%
A proveedores extranjeros	N/D	63%	51%



N/D: información no disponible.

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

² Facturas pagadas a 30 días/total de facturas.

³ Todos los casos son analizados, sin embargo, no se procedió con la evaluación en profundidad ya que no se evidenciaron alertas que lo requirieran.

⁴ Las auditorías consisten en el análisis de información referente a años diferidos, con foco en salud y seguridad laboral. Las auditorías 2023 se realizarán este año durante los meses de marzo y abril de 2024, y sus resultados estarán disponibles durante el año.



11

Acerca de la Memoria



En este capítulo

114 | Temas materiales

117 | Índice de contenidos GRI Y SASB

121 | Índice de contenidos NCG

122 | Glosario

123 | Verificación externa

Temas materiales

NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA I

GRI 2-29, 3-1, 2-14 Y 3-2

En 2023 el grupo LATAM actualizó su lista de temas materiales en sostenibilidad. Por primera vez, este proceso se llevó a cabo siguiendo los lineamientos de doble materialidad, una metodología impulsada por las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (ESRS, por sus siglas en inglés)¹, con el objetivo de adoptar las mejores prácticas en el reporte de sostenibilidad.

El enfoque de doble materialidad implica que las empresas deben divulgar no sólo los impactos que su actividad tiene en la sociedad, el medio ambiente y los sistemas de gobernanza, sino también cómo estos aspectos pueden afectar a la propia empresa en términos de su desarrollo, desempeño y posición. Es decir, se considera tanto la influencia que la empresa ejerce en su entorno y grupos de interés (materialidad de impacto), como también la influencia que ese entorno puede tener en la empresa misma (materialidad financiera).

La selección de contenidos para la Memoria Anual de LATAM 2023 se basó en los temas materiales considerados más relevantes, los cuales se presentan en la matriz de doble materialidad incluida en este informe.

¹ La metodología propuesta por los ESRS orientó el proceso de elaboración de la doble materialidad, sin embargo los requerimientos de divulgación son aún una oportunidad que podría aplicarse en los futuros ejercicios de la Memoria Anual del grupo LATAM.

PROCESO

Paso 1: Identificación de Impactos, riesgos y oportunidades

Se realizó un diagnóstico exhaustivo con información interna y externa para construir una lista de impactos externos y riesgos y oportunidades financieras, positivas y negativas, y tanto potenciales, como reales.

- Información Interna: Se analizó la documentación estratégica de la empresa, como políticas y procesos, y se entrevistó a más de 30 líderes expertos de diversas áreas.

- Información Externa: Se evaluaron los resultados de encuestas realizadas a grupos de interés (clientes, colaboradores, accionistas, entre otras), se llevaron a cabo entrevistas con representantes de estos grupos, se realizó un benchmarking con actores de la industria aérea y se examinaron estándares e índices de sostenibilidad, además de analizar otras fuentes, como noticias y redes sociales.

Paso 2: Evaluación de Impactos y Construcción de Temas Materiales

- Se llevaron a cabo talleres con representantes de distintos países y áreas de la empresa para evaluar los impactos, riesgos y oportunidades según factores de severidad y probabilidad.

- Estos impactos, riesgos y oportunidades se agruparon en subtemas y luego en temas materiales.

La evaluación de los impactos, riesgos y oportunidades se hizo en relación a su severidad, utilizando valores de uno a cinco para cada uno de sus factores: escala, alcance e irremediabilidad (este último, sólo en riesgos o impactos negativos). De igual forma, la evaluación

consideró la probabilidad, también utilizando valores de uno a cinco.

Además, se definió un umbral de materialidad que permitió definir los impactos, riesgos y oportunidades de mayor importancia, que luego se agruparon para construir los temas materiales.

Paso 3: Priorización de temas materiales y elaboración de matriz final

- La evaluación de impactos, riesgos y oportunidades permitió priorizar los temas materiales en una matriz de doble materialidad, que considera tanto los impactos externos de la empresa como los riesgos y oportunidades del entorno en el desarrollo del negocio.

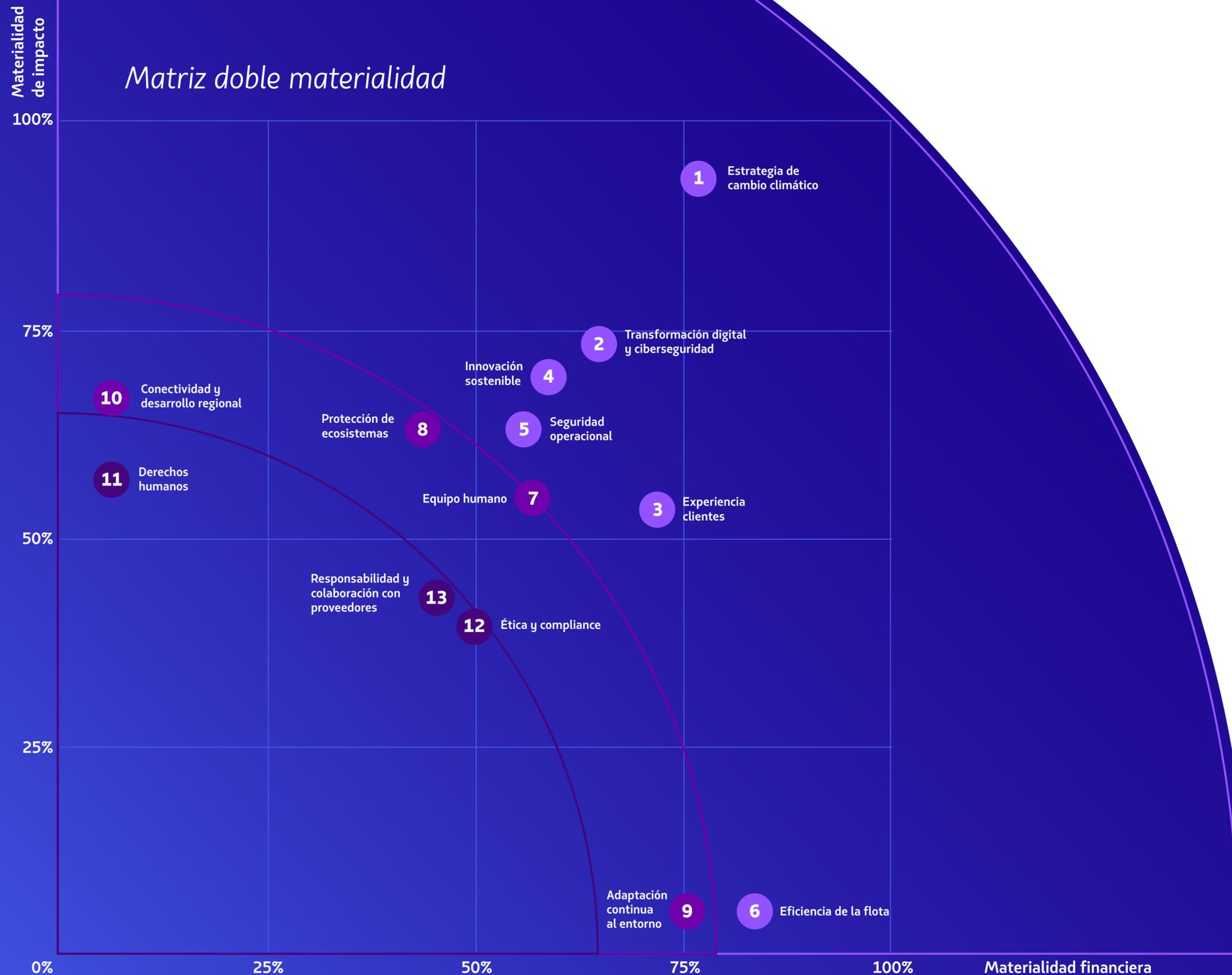
- Esta matriz fue validada por el Director de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad, el Director de Auditoría Interna, Riesgos y Control y finalmente por el CEO de LATAM Airlines.

La actualización de temas materiales será revisada por LATAM de forma anual, con el fin de adaptarse de manera ágil a los cambios constantes del entorno, manteniendo siempre un enfoque de mejora continua en su gestión de sostenibilidad.



MÁS INFORMACIÓN

Nota: Verificación del proceso en página 124.



TEMAS MATERIALES

n°1 Estrategia de cambio climático

Buscamos mitigar el impacto climático, garantizando la continuidad y resiliencia de las operaciones mediante la implementación de medidas de adaptación al cambio climático.

n°2 Transformación digital y ciberseguridad

Ante el desarrollo tecnológico y una constante transformación digital, los esfuerzos recaen en la gestión de la información y en el refuerzo para mantener el resguardo ante cualquier vulneración de los sistemas y operaciones. En este camino, la privacidad de la información se incorpora como prioridad para la protección de datos personales de los clientes y colaboradores.

n°3 Experiencia de clientes

Nos enfocamos en ofrecer una experiencia gratificante en los servicios, priorizando la adaptabilidad en base a los distintos requerimientos de cada tipo de cliente. En los negocios de Carga, nos esforzamos por garantizar que la carga llegue puntual y en óptimas condiciones.

n°4 Innovación sostenible

Ser referentes en la industria aeronáutica mediante la implementación y divulgación de soluciones vanguardistas en temáticas de sostenibilidad, abordando integralmente los desafíos del sector. Asimismo, Impulsar medidas innovadoras a lo largo de toda la cadena de valor para una gestión de residuos efectiva, integrando los principios de economía circular. La transición depende de proveedores, autoridades y otros actores fundamentales que influyen en la operación, con los que buscaremos colaborar estratégicamente.

n°5 Seguridad operacional

Priorización de la prevención de incidentes y accidentes en todo el alcance operacional, implementando medidas proactivas enfocadas en el desarrollo de buenas prácticas tanto en el aire como en tierra. Garantizamos la salud y seguridad del equipo, clientes y proveedores promoviendo un entorno donde cada persona se sienta protegida.

n°6 Eficiencia de la flota

Continuar avanzando en la renovación de flota y la incorporación de mejoras tecnológicas en nuestras aeronaves, enfocándonos en la reducción del consumo de combustible para perfeccionar la planificación de vuelos, reducir las emisiones y evitar interrupciones del servicio causadas por extensos períodos de mantenimiento de las aeronaves.

n°7 Equipo humano

Cultivar el desarrollo de capacidades internas entre los colaboradores, fomentando un entorno de aprendizaje continuo y crecimiento personal. Buscamos que el trabajo realizado sea reconocido y valorado, contribuyendo así a un ambiente laboral motivador, además de construir relaciones significativas que nos permitan alcanzar acuerdos justos con los representantes de nuestros colaboradores.

n°8 Protección de ecosistemas

Desarrollar programas que fomenten la protección, conservación y rehabilitación de ecosistemas y su biodiversidad. Como aerolínea establecida en Sudamérica, nuestra contribución se enfoca principalmente en prevenir el tráfico de flora y fauna, además de buscar soluciones basadas en la naturaleza a través del trabajo colaborativo para proteger los ecosistemas de la región, entendiendo su rol fundamental en la captura de carbono.

n°9 Adaptación continua al entorno

Orientación hacia la adaptación continua, la gestión proactiva de riesgos y la resiliencia en un entorno global complejo y cambiante. Contamos con las estructuras y bases para poder adecuarnos a los diferentes contextos políticos, económicos y sociales teniendo en consideración los movimientos del mercado y a todos nuestros grupos de interés.

n°10 Conectividad y desarrollo regional

Impulsar el desarrollo social, ambiental y económico de sudamérica por medio de la conectividad y el turismo. Buscamos aportar desde los negocios y lo que sabemos hacer: conectar.

n°11 Derechos Humanos

Resguardar los Derechos Humanos y la integridad de las personas mediante la implementación de políticas y prácticas asociadas. Fomentar la igualdad de género, prevenir la trata de personas, asegurar el desarrollo dentro de un medio ambiente saludable y evitar cualquier forma de discriminación, entre otros. Todo lo anterior garantizando un trato justo y respetuoso para todas las personas y comunidades, tomando en consideración a los clientes, colaboradores, contratistas y proveedores.

n°12 Ética y compliance

Fomentar la integridad y responsabilidad empresarial en todas las operaciones, con un enfoque estratégico que incorpora programas de compliance con colaboradores y proveedores. Abordamos la incertidumbre vinculada a regulaciones emergentes y las transformaciones normativas, anticipando y adoptando las mejores prácticas regulatorias entre los distintos países de nuestra operación, además de los estándares internacionales.

n°13 Responsabilidad y colaboración con proveedores

Desarrollar e impulsar relaciones sostenibles y éticas con la cadena de suministro de forma colaborativa. Generar estrategias para avanzar en la integración de buenas prácticas que nos permitan acompañar a los proveedores e ir incorporando la sostenibilidad en el desarrollo de los negocios.



Cambios respecto de la materialidad 2018

GRI 3-2

Tres temas materiales nuevos se incorporan a la doble materialidad 2023: “Transformación digital y ciberseguridad”, “Derechos Humanos” y “Responsabilidad y colaboración con proveedores”. Por otro lado, el tema material 2018 “Sostenibilidad económica y financiera” deja de ser parte de la matriz. Los temas materiales restantes de este nuevo ejercicio integran aspectos de los demás temas materiales anteriores, con un enfoque distinto, que se presenta en su cambio de nombre y definición.

Índice de contenidos

GRI

SASB

Declaración de uso

LATAM Airlines Group ha presentado la información citada en este índice de contenidos GRI para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del 2023 utilizando como referencia los Estándares GRI.

GRI 1 usado

GRI 1: FUNDAMENTOS 2021

ESTÁNDAR GRI/ SASB AEROLÍNEAS

GRI 2: Contenidos generales 2021

2-1 Detalles organizacionales	14, 126
2-2 Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad	4-5
2-3 Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto	4-5
2-4 Actualización de la información <i>Los casos de actualización de informaciones previamente publicadas son señalados claramente en las tablas correspondientes.</i>	83, 105, 114
2-5 Verificación externa	123-124
2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	14, 26-31, 109
2-7 Empleados	8, 159-162
2-8 Trabajadores que no son empleados	159-160
2-9 Estructura de gobernanza y composición	36-41, 130
2-10 Designación y selección del máximo órgano de gobierno	39
2-11 Presidente del máximo órgano de gobierno	36, 129
2-12 Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos	40-41
2-13 Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos	40-41
2-14 Función del máximo órgano de gobierno en la presentación de informes de sostenibilidad	114
2-15 Conflictos de interés	50

2-16 Comunicación de inquietudes críticas	51
2-17 Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno	40, 130
2-18 Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno	40
2-19 Políticas de remuneración	45, 48-49, 133
2-22 Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible	10-12
2-23 Compromisos y políticas	18
2-26 Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	50-51
2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	50, 74, 134-139
2-28 Afiliación a asociaciones	53
2-29 Enfoque para la participación de los grupos de interés	52
2-30 Convenios de negociación colectiva	162

GRI 3: Temas materiales 2021

3-1 Proceso de determinación de los temas materiales	114-115
3-2 Lista de temas materiales	115-116

ESTÁNDAR GRI/ SASB AEROLÍNEAS	CONTENIDO	UBICACIÓN
Tema material: Estrategia de cambio climático		
GRI 3 TEMAS MATERIAL	3-3 Gestión de los temas materiales	17, 77-83, 157-158
SASB AEROLÍNEAS - EMISIONES DE GEI	TR-AL- 110a.1 Emisiones mundiales brutas de alcance 1	82-83, 157
	TR-AL- 110a.2 Análisis de la estrategia o plan a largo y corto plazo para gestionar las emisiones de alcance 1, objetivos de reducción de emisiones y análisis de los resultados en relación con esos objetivos	9, 77-83, 156-157
	TR-AL-110a.3 Total de combustible consumido, porcentaje de alternativo, porcentaje de sostenible	75
GRI 302: ENERGÍA 2016	302-1 Consumo energético dentro de la organización	75-76
	302-3 Intensidad energética	74, 76
GRI 305: EMISIONES 2016	305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)	82-83, 157-158
	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	82-83, 157-158
	305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	82-83, 157-158
	305-4 Intensidad de las emisiones de GEI	83, 157
	305-5 Reducción de las emisiones de GEI	157
	305-6 Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono	158
	305-7 Óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire	158
Tema material: Transformación digital y ciberseguridad		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	106-107
GRI 418: Privacidad del cliente	418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	107
Tema material: Experiencia de clientes		
GRI TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	14, 28, 102-105
OTROS INDICADORES	Net Promoter Score	28, 105
	OTP (on time performance)	105
Tema material: Innovación sostenible		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	84-87
GRI 306: RESÍDUOS 2020	306-1 Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos	84
	306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos	84-86
	306-3 Residuos generados	87
	306-4 Residuos no destinados a eliminación	87
	306-5 Residuos destinados a eliminación	87

Tema material: Seguridad operacional

GRI 3 TEMAS MATERIAL	3-3 Gestión de los temas materiales	65-69, 98
GRI 403: SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO 2018	403-1 Sistema de gestión de la salud y seguridad en el trabajo	65, 98
	403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	98
	403-5 Formación de los trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	92
	403-7 Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados con las relaciones comerciales	66-67, 98
	403-9 Accidentes de trabajo	98-99
SASB AEROLINEAS - GESTIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD	TR-AL- 540a.1 Descripción de la aplicación y los resultados de un sistema de gestión de la seguridad	65
	TR-AL-540a.2 Número de accidentes de aviación	69
	TR-AL-540a.3 Número de medidas gubernamentales de aplicación de los reglamentos de seguridad de la aviación	69

Tema material: Eficiencia de la flota

GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	7, 14, 26-31
SASB AEROLÍNEAS - PARÁMETROS DE ACTIVIDAD	TR-AL-000.A Asientos-kilómetro disponibles (ASK)	31
	TR-AL-000.B Factor de ocupación	31
	TR-AL-000.C Pasajeros-kilómetro rentados (RPK)	31
	TR-AL-000.D Toneladas-kilómetro rentadas (RTK)	31
	TR-AL-000.E Número de salidas	31
	TR-AL-000.F Antigüedad media de la flota	30

Tema material: Equipo Humano

GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	8, 91-100
GRI 401: EMPLEO 2016	401-1 Contrataciones de nuevos empleados y rotación de personal	93-94, 163
	401-2 Prestaciones para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	94-95
	401-3 Permiso postnatal	164-165
GRI 404: FORMACIÓN Y ENSEÑANZA 2016	404-1 Promedio de horas de formación al año por empleado	92
	404-3 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas de su desempeño y del desarrollo de su carrera	93
SASB AEROLÍNEAS - PRÁCTICAS LABORALES	TR-AL-310a.1 Porcentaje de la fuerza laboral activa cubierta por los convenios colectivos de trabajo	162
	TR-AL-310a.2 Número de interrupciones del trabajo y total de días de inactividad	162
OTROS INDICADORES	Índice de Salud Organizacional (OHI, por sus siglas en inglés)	91

Tema material: Protección de ecosistemas

GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	81, 88-89
-------------------------------	--	-----------

Tema material: Adaptación continua al entorno

GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	42-43, 60, 142-156
------------------------	-------------------------------------	--------------------

Tema material: Conectividad y desarrollo regional

GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	14, 52, 60, 88-89
GRI 201: DESEMPEÑO ECONÓMICO 2016	201-1 Valor económico directo generado y distribuido	61
GRI 203: IMPACTOS ECONÓMICOS INDIRECTOS 2016	203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados	88
	203-2 Impactos económicos indirectos significativos	28-29
OTROS INDICADORES	Destinos	7,14, 26-29

Tema material: Derechos Humanos

GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	18, 96, 110, 128
GRI 405: DIVERSIDAD E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES 2016	405-1 Diversidad de órganos de gobierno y empleados	8,97,160-161
	405-2 Ratio entre el salario básico y la remuneración de mujeres y hombres	45,97
GRI 406: NO DISCRIMINACIÓN 2016	406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	128

Tema material: Ética y Compliance

GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	50-51, 110, 134-139
GRI 205: ANTICORRUPCIÓN 2016	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	50, 110
	205-3 Incidentes de corrupción confirmados y medidas tomadas	50, 128
GRI 206: COMPETENCIA DESLEAL 2016	206-1 Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	50
GRI 415: POLÍTICA PÚBLICA 2016	415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	50
SASB AEROLÍNEAS - COMPORTAMIENTO ANTICOMPETITIVO	TR-AL-520a.1 Importe total de las pérdidas monetarias como resultado de los procedimientos judiciales relacionados con las normas de competencia desleal	50

Tema material: Responsabilidad y colaboración con proveedores

GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	109-112
GRI 414: Evaluación social de proveedores	GRI 414-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con criterios sociales	112
	GRI 414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	112
GRI 308: Evaluación ambiental de los proveedores	GRI 308-1: Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con criterios ambientales	112
	GRI 308-2: Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	112

Otros indicadores GRI y SASB reportados

GRI 303: AGUA Y EFLUENTES 2018	303-3 Extracción de agua	74
--------------------------------	--------------------------	----

Índice de contenidos

NCG 461

2. Perfil de la entidad

2.1 Misión, visión, propósito y valores	15,18
2.2 Información histórica	21-23
2.3 Propiedad	
2.3.1 Situación de control	33
2.3.2 Cambios importantes en la propiedad o control	34-35
2.3.3 Identificación de socios o accionistas mayoritarios	34-35
2.3.4 Acciones, sus características y derechos	33-35, 63
2.3.5 Otros valores	33-35

3. Gobierno corporativo

3.1 Marco de gobernanza	40-41, 44, 50, 52, 78, 80, 96, 107
3.2 Directorio	36-41, 45, 129-130, 133
3.3 Comités del Directorio	39-40, 45, 131-133
3.4 Ejecutivos principales	34, 46-49
3.5 Adherencia a códigos nacionales o internacionales	50
3.6 Gestión de riesgos	42-43, 48-51, 93, 142-156
3.7 Relación con los grupos de interés y el público en general	52

4. Estrategia

4.1 Horizontes de tiempo	16
4.2 Objetivos estratégicos	16-18
4.3 Planes de inversión	62

5. Personas

5.1 Dotación de personal	
5.1.1 Número de personas por sexo	159-160
5.1.2 Número de personas por nacionalidad	159-160
5.1.3 Número de personas por rango de edad	161
5.1.4 Antigüedad laboral	161
5.1.5 Número de personas con discapacidad	161
5.2 Formalidad laboral	162
5.3 Adaptabilidad laboral	162
5.4 Equidad salarial por sexo	
5.4.1 Política de equidad	96-97
5.4.2 Brecha salarial	97
5.5 Acoso laboral y sexual	51, 128
5.6 Seguridad laboral	98-99
5.7 Permiso postnatal	94-95, 164-165
5.8 Capacitación y beneficios	92, 94-95, 98
5.9 Política de subcontratación	110

6. Modelo de negocio

6.1 Sector industrial	14, 27, 52-53, 134-139
-----------------------	------------------------

6.2 Negocios	14, 59, 109, 127-128
6.3 Grupos de interés	52-53
6.4 Propiedades e instalaciones	126-127
6.5 Subsidiarias, asociadas e inversiones en otras sociedades	
6.5.1 Subsidiarias y asociadas	260-269, 296
6.5.2 Inversión en otras sociedades	No aplica

7. Proveedores

7.1 Pago a proveedores	111-112
7.2 Evaluación de proveedores	111-112

8. Indicadores

8.1 Cumplimiento legal y normativo	
8.1.1 En relación con clientes	50
8.1.2 En relación con sus trabajadores	50
8.1.3 Medioambiental	73-74
8.1.4 Libre competencia	50
8.1.5 Otros	50
8.2 Indicadores de sostenibilidad por industria	
Ver detalle en el índice estándar GRI-SASB	118-120

9. Hechos relevantes o esenciales 140-141

10. Comentarios de accionistas y del Comité de Directores 131-132

11. Informes financieros 167-259, 270-294

Glosario



ADR: Acrónimo en inglés que significa American Depositary Receipt

AFPs: Administradoras de Fondos de Pensiones

ANAC: Acrónimo en portugués que significa Agencia Nacional de Aviación Civil (Brasil)

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

ATK: Acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro disponibles” (equivale al total de capacidad disponible en toneladas multiplicado por la distancia volada)

CMF: Comisión para el Mercado Financiero (Chile)

CORSIA: Acrónimo en inglés que significa “Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional” de las Naciones Unidas

DIP: Acrónimo en inglés que significa Debtor-in-Possession (mecanismo de financiamiento previsto en el Capítulo 11 de la ley estadounidense en el que los acreedores del préstamo tienen prioridad para recibir los valores)

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

EBITDAR: Acrónimo en inglés que significa “Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización”

GEI: Gases de efecto invernadero

GRI: Acrónimo en inglés que significa “Iniciativa de Reporte Global”

IATA: Acrónimo en inglés que significa “Asociación de Transporte Aéreo Internacional”

IEnvA: Acrónimo en inglés que significa “Evaluación Ambiental de la IATA”

IFRS: Acrónimo en inglés que significa “Norma Internacional de Información Financiera (NIIF)”

IOSA: Acrónimo en inglés que significa “Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA”

JBA: Acrónimo en inglés que significa “Acuerdo de Negocio Conjunto”

LSA: Ley de Sociedades Anónimas (Chile)

MRO: Mantenimiento, Reparación y Operaciones

NPS: Acrónimo en inglés que significa Índice de Promotores Neto (Net promoter Score) para medir la satisfacción de clientes.

NYSE: Acrónimo en inglés que se usa para la “Bolsa de Valores de Nueva York”

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional de las Naciones Unidas

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas

OHI: Acrónimo en inglés que significa “Índice de Salud Organizacional”

ONU: Organización de las Naciones Unidas

OTC: Acrónimo en inglés que significa over-the-counter (es un mercado extrabursátil, donde se negocian los instrumentos financieros directamente entre las partes, fuera del ámbito de los mercados organizados)

OTP: Acrónimo en inglés que significa on-time performance (es un indicador de puntualidad)

PHH: Países de habla hispana

RASK: Acrónimo en inglés que significa “ingresos por asientos-kilómetro” (mide la eficiencia de la aerolínea; se obtiene dividiendo el ingreso operacional por los ASK)

RPK: Acrónimo en inglés que significa “pasajeros-kilómetro rentados” (equivalente al total de pasajeros pagados multiplicado por la distancia recorrida)

RTK: Acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro rentadas” (equivalente al total de toneladas transportadas multiplicado por la distancia recorrida)

SEC: Acrónimo en inglés que se usa para la “Comisión de Bolsa y Valores de Estados Unidos”

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

Verificación externa

Abril 4, 2024

Señores
LATAM Airlines

De nuestra consideración:

Hemos realizado la revisión de los siguientes aspectos de la Memoria Anual 2023 de LATAM Airlines, (en adelante “la Sociedad”).

ALCANCE

Revisión de seguridad limitada de la adaptación de los contenidos e indicadores de la Memoria Anual 2023, con lo establecido en los Estándares del Global Reporting Initiative (GRI) en cuanto al perfil de la organización e indicadores materiales surgidos del proceso de materialidad realizado por la Sociedad en torno a los criterios establecidos por dicho estándar, relacionados a las dimensiones Económica, Social y Ambiental.

ESTÁNDARES Y PROCESOS DE VERIFICACIÓN

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

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

- Reunión con el equipo que lideró el proceso de elaboración de la Memoria Anual 2023.

- Requerimiento y revisión de evidencias, para los indicadores detallados en esta carta como resultado del proceso de materialidad, con las áreas participantes de la elaboración de la Memoria Anual 2023.

- Análisis de la adaptación de los contenidos de la Memoria Anual 2023 a los recomendados por el Estándar GRI y comprobación que los indicadores verificados y detallados en esta carta tienen base con los protocolos establecidos por esta guía.

- Comprobación mediante pruebas de revisión de la información cuantitativa y cualitativa, correspondiente a los indicadores del Estándar GRI incluidos en la Memoria Anual 2023, y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de LATAM Airlines.

CONCLUSIONES

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

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

Indicadores DJSI:

1.5.4 1.7.5 1.7.6 1.8.3 2.3.2 2.3.3 2.8.2 3.1.4 3.5.2

Respecto de los indicadores verificados, podemos afirmar que no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que estos indicadores incorporados en la Memoria Anual 2023 de LATAM Airlines, no han sido elaborados de acuerdo con el Estándar GRI en los aspectos y requerimientos señalados en el alcance.

RESPONSABILIDADES DE LATAM AIRLINES Y DE DELOITTE

- La preparación de la Memoria Anual 2023, así como el contenido de la misma es responsabilidad de LATAM Airlines, el que además es responsable de definir, adaptar y mantener los sistemas de gestión y control interno de los que se obtiene la información.

- Nuestra responsabilidad es emitir una carta de verificación independiente, basada en los procedimientos aplicados en nuestra revisión.

- Este informe ha sido preparado exclusivamente en interés de LATAM Airlines, de acuerdo con los términos establecidos en las condiciones comerciales de la propuesta de servicios.

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

- Las conclusiones de verificación realizadas por Deloitte son válidas para la última versión de la Memoria Anual 2023 en nuestro poder, recibido con fecha 03 de abril de 2024.

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

Tomás Castro G.
Socio



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

INFORME DE REVISIÓN INDEPENDIENTE DE ESTUDIO DOBLE MATERIALIDAD 2023 LATAM

Sr.
Juan José Tohá,
Director Asuntos Corporativos y Sostenibilidad
LATAM Airlines
Presente

De nuestra consideración:

Hemos realizado la revisión de los siguientes aspectos del Estudio de Doble Materialidad realizado por LATAM Airlines Group S.A (L A T A M) :

Estándar y alcance

La revisión del estudio de doble materialidad se hizo conforme al Estándar de Informes de Sostenibilidad Empresarial (ESRS), iniciativa del Grupo Asesor Europeo de Informes Financieros (EFRAG) en colaboración con el Consejo de Normas de Información sobre Desarrollo Sostenible (CDRS) de la Comisión Europea.

El estándar ESRS incorpora criterios tanto de elaboración, como de divulgación. Esta revisión independiente se limita únicamente al análisis de los criterios de elaboración. Los requisitos asociados a la etapa de divulgación no fueron considerados en el alcance del proceso de elaboración del estudio de doble materialidad y, por tanto, tampoco de la revisión independiente.

Proceso de revisión independiente

Nuestro trabajo de revisión ha consistido en el análisis de las evidencias entregadas por LATAM para respaldar el ejercicio que realizó para su estudio de doble materialidad. En cada uno de los pasos, se analizó la evidencia respectiva para entender cómo se llevó a cabo el análisis y si este se alineó con lo requerido por el ESRS y ESRS 2. Para esta revisión se examinó la aplicación de procedimientos analíticos y pruebas de estudio que se describen a continuación:

- Nos reunimos con la contraparte encargada de elaborar el estudio de doble materialidad para aclarar dudas y revisar la metodología aplicada.
- Analizamos las evidencias presentadas para verificar el proceso de análisis, incluyendo la aplicación metodológica, los resultados obtenidos y las partes involucradas en el proceso.
- Realizamos pruebas de revisión de la información cuantitativa y cualitativa, asegurándonos de que se cumplieran los requisitos metodológicos establecidos por el estándar.

Conclusiones

Como resultado del proceso de revisión independiente, habiendo evaluado aquellos criterios mencionados en el Estándar de Informes de Sostenibilidad Empresarial (ESRS), podemos concluir que se han presentado las evidencias para señalar que el Estudio de Doble Materialidad conducido por LATAM se realizó siguiendo las directrices establecidas en el ESRS 1 y ESRS 2. En específico, se revisan de conformidad los siguientes criterios del estándar ESRS 1 3; 3.1; 3.2; 3.3; 3.4; 3.5; 3.6; 3.7 y ESRS 2 SBM-3; IRO-1; IRO-2.

Agradecemos la cooperación y disposición de LATAM durante el proceso de revisión. Si tiene alguna pregunta o requiere más información, no dude en contactarnos.

Atentamente,

Manuel Gálvez
Socio

21 de marzo, 2024



12 Anexos



En este capítulo

126 | Quiénes
somos

129 | Gobierno
corporativo

134 | Nuestro
negocio

157 | Compromiso con
la sostenibilidad

159 | Empleados

Quiénes somos

Grupo LATAM

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RUT: 89.862.200-2

DOMICILIO: SANTIAGO, CHILE

NOMBRES DE FANTASIA: LATAM AIRLINES, LATAM AIRLINES GROUP, LATAM GROUP, LAN AIRLINES, LAN GROUP Y/O LAN

GRI 2-1

CONSTITUCIÓN LEGAL

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

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

OBJETO DE LA SOCIEDAD

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

derivadas del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

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

PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

NCG 461: 6.4 PROPIEDADES E INSTALACIONES

Chile

Casa Matriz: Nuestra principal instalación corporativa está ubicada en Las Condes, donde alquilamos 6.750 m² para nuestras oficinas ejecutivas en una ubicación central de Santiago, Chile. Este espacio se distribuye en siete plantas de un edificio.

Base de mantenimiento: Nuestra base de mantenimiento de 160.000 m² está ubicada en un terreno de nuestra propiedad dentro del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Esta instalación contiene nuestro hangar de aviones (12.000 m²), almacenes (10.000 m²), talleres (5.300 m²) y oficinas (11.000 m²), otros espacios (20.000 m²), así como un área de estacionamiento de aviones de 98.000 m² con capacidad para albergar hasta diecisiete aviones de corto recorrido. También arrendamos a la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. aproximadamente 6,220 m² de espacio dentro del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez para fines operativos y de servicios.

Otras instalaciones: Somos propietarios de dieciséis acres de terreno y un edificio en el lado oeste del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez que alberga un centro de entrenamiento de vuelo. Esta instalación cuenta con tres simuladores de vuelo completos (que no son propiedad de LATAM), uno para aviones Boeing 787 y dos para aviones Airbus A320.

Fast Air Almacenes de Carga S.A., una de nuestras filiales que opera depósitos aduaneros de importación, utiliza un almacén de 10.500 m² ubicado en el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.

Brasil

Casa Matriz: Las principales instalaciones de LATAM Airlines Brasil están ubicadas en São Paulo, en hangares dentro del Aeropuerto de Congonhas y en sus alrededores. En el Aeropuerto de Congonhas, LATAM Airlines Brasil alquila instalaciones de oficinas en hangares reconvertidos pertenecientes a INFRAERO (el Administrador Local del Aeropuerto). Estas instalaciones comprenden una superficie aproximada de 38.807 m².

Casa Matriz de la Presidencia: La Casa Matriz de la Presidencia de la Academia de Servicio está ubicada en Rua Atica, a unos 2,5 km del aeropuerto de Congonhas. Este inmueble, propiedad de LATAM Brasil, se utiliza para selección de recursos humanos, servicios médicos, capacitación, modelo a escala y oficinas. La Academia de Servicio comprende 15.342 m² de terreno y 9.032 m² de construcción.

Base de mantenimiento: En los Hangares II y V del Aeropuerto de Congonhas, que LATAM Airlines Brasil alquila a INFRAERO, LATAM Airlines Brasil cuenta con 23.886 m² de oficinas y hangares con cerca de 1.300 estaciones de trabajo. Este sitio también alberga los departamentos de mantenimiento de aeronaves, adquisiciones, logística de materiales aeronáuticos y actualización

Otras instalaciones: En São Paulo, LATAM Airlines Brasil cuenta con otras instalaciones, entre ellas un edificio de call center de 3.199 m², distribuido en cinco plantas (más planta baja y sótano) que actualmente alberga alrededor de 272 puestos de trabajo y salas

de apoyo (reuniones/capacitación/comedor/coordinación) de las operaciones de reservas del call center, y otros servicios de back office de ABSA.

En Guarulhos, LATAM cuenta con una superficie total aproximada de 12.649 m² distribuidos dentro de la terminal de pasajeros, incluyendo áreas como check-in, venta de boletos, check-out, áreas de operaciones, Sala VIP y espacios de mantenimiento de aeronaves. El Complejo Hangar suma una superficie de 65.080 m². La terminal de carga cuenta con 252 m² de oficinas y 17.215 m² de área abierta. La superficie de aprovisionamiento de nuestro centro de distribución ocupa 3.030 m².

Nuevas instalaciones

LATAM Airlines Brasil completó varios proyectos de infraestructura en Brasil durante 2023, entre ellos:

1. Entrega de una nueva Sala del Directorio en el Hangar II, en el aeropuerto de Guarulhos.
2. Optimización y adaptación a los nuevos estándares de calidad del MRO de São Carlos.
3. Inicio del proyecto de construcción de un nuevo hangar en MRO en São Carlos con 5.000 m².
4. Obtención del “Certificado de Accesibilidad al Edificio de la Academia de Servicios”, de conformidad con la normativa brasileña.
5. Actualización de la comunicación visual en Terminales de Carga.
6. Desarrollo de la infraestructura requerida en el Aeropuerto de Passo Fundo, para habilitar a Passo Fundo como uno de los destinos de LATAM.
7. Cierre de las bases de Juiz de Fora (IZA) y Presidente Prudente (PPB).

Otras ubicaciones

Ocupamos un terreno de 36,3 acres en el Aeropuerto Internacional de Miami que nos ha sido arrendado en virtud de un

acuerdo de concesión por parte del Departamento de Aviación de Miami Dade. Nuestras instalaciones incluyen un edificio corporativo de 13.609 m², un almacén de carga de 115.824 m² (incluyendo 35.561 m² de área refrigerada) y una plataforma de estacionamiento de aeronaves de 238.658 m². Estas instalaciones fueron construidas y ahora nos las alquila bajo un contrato a largo plazo Aeroterm, una división de Realterm. Para el año que finalizó en 2023, pagamos US\$ 10,8 millones en alquiler en virtud de los arrendamientos anteriores.

En febrero de 2014, la Compañía celebró un contrato de arrendamiento con el condado de Miami-Dade que cubre aproximadamente 1,81 acres de terreno ubicado en los terrenos del Aeropuerto Internacional de Miami. El arrendamiento tiene un plazo de 30 años con un costo total anual del terreno de US\$172.080.

Según el contrato de arrendamiento, nos reservamos el derecho de construir un hangar en las instalaciones arrendadas. La Compañía completó la construcción en noviembre de 2015 y el hangar ha estado operativo desde junio de 2016. La propiedad cuenta con un espacio de mantenimiento de aeronaves de 15.479 m², suficiente para albergar un avión Boeing 777, además de un área de 9.888 m² designada para oficinas. La inversión total en este hangar en construcción y gastos relacionados por parte de LATAM fue de US\$ 16,5 millones.

MARCAS, PATENTES, LICENCIAS Y FRANQUICIAS

NCG 461: 6.2 NEGOCIOS

GRI 2-1

LATAM ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Australia, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Unión Europea, Guatemala, Honduras, Hong Kong, India, Japón, México, Nicaragua, Nueva Zelanda, Panamá, Paraguay, Perú, Corea del Sur, Uruguay, Estados Unidos, Reino Unido y Venezuela; LATAM AIRLINES ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba,

República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Unión Europea, Guatemala, Honduras, India, Japón, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Corea del Sur, España, Taiwán, Reino Unido, Uruguay y Venezuela.

Por su parte, LATAM Airlines Argentina ha sido registrada y/o renovada en Argentina; LATAM Airlines Colombia ha sido registrada y/o renovada en Colombia; LATAM Airlines Ecuador ha sido registrada y/o renovada en Ecuador; LATAM Airlines Paraguay ha sido registrada y/o renovada en Paraguay; y LATAM Airlines Perú ha sido registrada y/o renovada en Perú.

De manera paralela, LAN ha sido registrada y/o renovada en Chile, México, Reino Unido y la Unión Europea; LAN America ha sido registrada y/o renovada en Bolivia; LAN Bolivia ha sido registrada y/o renovada en Bolivia; LAN CHILE ha sido registrada y/o renovada en Chile; LANPeru ha sido registrada y/o renovada en Costa Rica; LAN Perú ha sido registrada y/o renovada en Brasil; TAM ha sido registrada y/o renovada en México y Perú; LANTAM GRUPO LATAM AIRLINES ha sido registrada y/o renovada en Ecuador.

A su vez, LATAM Corporate ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Unión Europea, Reino Unido y Uruguay. LATAM LÍNEAS AÉREAS ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Chile, Colombia, Ecuador y Perú; LATAM MRO ha sido registrada y/o renovada en Argentina; Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Unión Europea, Reino Unido, Uruguay, Estados Unidos y Venezuela.

Además, LATAM CARGO ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Unión Europea, Reino Unido, Uruguay, Estados Unidos y Venezuela; LATAM CARGO BRASIL ha sido registrada y/o renovada en Brasil; LATAM CARGO COLOMBIA ha sido registrada y/o renovada en Colombia; LÍNEA AÉREA CARGUERA DE COLOMBIA ha sido registrada y/o renovada

en Colombia; LATAM CARGO MÉXICO ha sido registrada y/o renovada en México; LAN CARGO MÉXICO ha sido registrada y/o renovada en México; ABSA ha sido registrada y/o renovada en Chile; LAN CARGO COLOMBIA ha sido registrada y/o renovada en Colombia; LAN ECUADOR ha sido registrada y/o renovada en Reino Unido y la Unión Europea; TAM CARGO ha sido renovada en Brasil; TAM CARGO CONVENCIONAL ha sido registrada y/o renovada en Brasil.

En cambio, LATAM FIDELIDADE ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Australia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Nueva Zelanda, Paraguay, Perú, Unión Europea, Reino Unido, Uruguay y Estados Unidos; FIDELIDADE ha sido registrada y/o renovada en Argentina; FIDELIDADE ha sido registrada y/o renovada en Argentina; FIDELIDADE TAM ha sido registrada y/o renovada en Paraguay; FIDELIDADE TAM ha sido registrada y/o renovada en Paraguay.

La marca LATAM PASS ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Australia, Bolivia, Brasil, Chile, Canadá, Colombia, Ecuador, México, Nueva Zelanda, Paraguay, Perú, Unión Europea, Reino Unido, Uruguay, Estados Unidos y Venezuela; LATAM PASS MILES ha sido registrada y/o renovada en Nueva Zelanda y Australia; LAN PASS ha sido registrada y/o renovada en Chile.

Mientras tanto, LATAM TOURS ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Chile, Colombia, Ecuador y Perú; LATAM TRADE ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Unión Europea, Reino Unido y Uruguay; LATAM TRAVEL ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Unión Europea, Reino Unido, Uruguay, Estados Unidos y Venezuela; LATAM TRAVEL SOLUTIONS ha sido registrada y/o renovada en Panamá; LATAM VIAGENS ha sido registrada y/o renovada en Brasil; TAM VIAGENS ha sido renovada en Brasil. TAM VACATIONS ha sido renovada en Argentina y Brasil; DESTINOS LANTOURS ha sido registrada y/o renovada en Perú.

LATAM, JUNTOS MÁS LEJOS ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Chile y Ecuador; LATAM, TOGETHER, FURTHER ha sido registrada y/o renovada en Australia, Nueva Zelanda, Reino Unido y la Unión Europea.

LATAMPLAY ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Brasil, Chile, Colombia y Ecuador; LATIN AIRLINE NETWORK ha sido registrada y/o renovada en Chile; LIBREVOLADOR ha sido registrada y/o renovada en Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay y Perú; LIBREVOLADORES ha sido registrada y/o renovada en Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay y Perú; LIDERES DEL SERVICIO ha sido registrada y/o renovada en Argentina.

LATAM AIRLINES, SANS FRONTIÈRES ha sido registrada y/o renovada en Francia; LATAM AIRLINES, GRENZENLOS ha sido registrada y/o renovada en Alemania; LATAM AIRLINES, SIN FRONTERAS ha sido registrada y/o renovada en España; LATAM, SIN FRONTERAS ha sido registrada y/o renovada en Honduras; LATAM AIRLINES, SENZA FRONTIERE ha sido registrada y/o renovada en Italia.

LATAM, SOSTENIBILIDAD: UN DESTINO NECESARIO ha sido registrada y/o renovada en la Unión Europea; LATAM UN DESTINO NECESARIO ha sido registrada y/o renovada en Chile, Colombia, Ecuador, México y Perú; LATAM A NECESSARY DESTINATION ha sido registrada y/o renovada en Reino Unido; LATAM DESTINADAS A ESTAR JUNTAS ha sido registrada y/o renovada en Perú.

LATAM VUELA NEUTRAL ha sido registrada y/o renovada en Bolivia y Uruguay; SOSELVA ha sido registrada y/o renovada en Perú; POSITIVE FS POSITIVE FLIGHT SPECIFIC ha sido registrada y/o renovada en Canadá.

LATAM RECICLE SUA VIAGEM ha sido registrada y/o renovada en Brasil; LATAM RECICLA TU VIAJE ha sido registrada y/o renovada en Bolivia, Chile, Paraguay y Uruguay.

LATAM 1+1 COMPENSAR PARA CONSERVAR has been registered and/or renewed in Chile, Peru and Mexico; LATAM 1+1 OFFSET TO CONSERVE has been registered and/or renewed

in Australia, United Kingdom and New Zealand.

LATAM SEGUNDO VUELO has been registered and/or renewed in Bolivia, Chile, Ecuador, Mexico, Peru, the European Union and Uruguay; LATAM SECOND FLIGHT has been registered and/or renewed in Australia, United Kingdom and New Zealand.

LATAM AVIÓN SOLIDARIO has been registered and/or renewed in Bolivia, Chile, Paraguay and Uruguay; LATAM AVIÃO SOLIDÁRIO has been registered and/or renewed in Brazil.

TAM has filed for trademark registration, registered or renewed the following trademarks in Brazil, LATAM; LATAM AIRLINES; LATAM AIRLINES BRASIL; LATAM CARGO, LATAM CARGO BRASIL; LATAM FIDELIDADE; LATAM MRO, LATAM PASS; LATAM TRADE; LATAM LINHAS AÉREAS; LATAM TRAVEL; LATAM VIAGENS; LATAM TRADE; LATAMPLAY; MERCADO LATAM; VAMOS LATAM. AJATO, BUSINESS CLASSIC, BUSINESS PLUS, CLASSIC, FIDELIDADE, FIRST, LAN. LAN CARGO, LAN COLOMBIA, LAN PERU, LAN.COM, LATAM AVIÃO SOLIDÁRIO, LATAM RECICLE SUA VIAGEM, LATAM SEM FRONTEIRAS, LATAM WALLET, MAX, MEGA PROMO, MUSEU TAM, PAIXÃO PELO RIO TAM, PREFERRED PARTNERS LAN, PROMO, RED REPORT, RELAX, TAM, TAM AIRLINES, TAM BUSCA PREÇO, TAM CARGO, TAM CARGO , ONVENCIONAL, TAM CARGO PRÓXIMO DIA, TAM CARGO PRÓXIMO VÔO, TAM ESPAÇO +, TAM ESPAÇO MAIS, TAM EXPRESS, TAM MILOR, TAM PREMIUM BUSINESS, TAM PREMIUM ECONOMY, TAM SEARCH BY , RICE, TAM TARIFA LIGHT, TAM TARIFA MAX, TAM TARIFA PROMO, TAM TARIFA TOP, TAM VACATIONS, TAM VIAGENS.

CANALES DE VENTA

NCG 461: 6.2 NEGOCIOS

Operación de pasajeros:

- Oficinas de aeropuerto
- Contact Center
- Agencias presenciales
- Agencias online

- Oficinas de venta
- Sitio web (LATAM.COM)
- Sitios web otras aerolíneas

Operaciones de carga:

- Oficinas de aeropuerto
- Contact Center
- Agencias
- Sitio web (LATAMCARGO.COM)
- Marketplaces (Agencia Virtual)

DERECHOS HUMANOS

5.5 Acoso laboral y sexual

GRI 406-1

NCG 461: 5.5 ACOSO LABORAL Y SEXUAL

Durante 2023, se registraron casos de discriminación y conflictos de interés tanto en Brasil como en los países de habla hispana. Frente a estos casos, LATAM generó una revisión de procesos, creó y reforzó sistemas de control, auditoría y entrenamiento, como medidas de mitigación y también aplicó las sanciones comprendidas según las regulaciones laborales locales, como remediación.

CANAL CONFIDENCIAL 2023

GRI 205-3 Y 406-1

NCG 461: 5.5 ACOSO LABORAL Y SEXUAL

TIPO DE DENUNCIA	BRASIL	PAÍSES HISPANO -HABLANTES	TOTAL
Corrupción o soborno	0	0	0
Discriminación o acoso	86	11	97
Confidencialidad de la información o política de privacidad	0	0	0
Conflictos de intereses	9	1	10
Blanqueo de dinero o uso de información privilegiada	0	0	0

INFORMACIÓN ADICIONAL

NCG 461: 6.2 NEGOCIOS

Seguros aeronáuticos: El grupo LATAM cuenta con Seguro de Aviación, incluyendo Casco y Responsabilidad Legal, cubriendo así los riesgos inherentes a la operación aérea, daño de aeronaves, motores y piezas y responsabilidad civil frente a terceros (pasajeros, carga, etc.). El Seguro de Aviación 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 ha traducido en mejoras en la cobertura y precios más competitivos.

Seguros generales: Estos incluyen diversos riesgos que pueden eventualmente afectar los activos y el patrimonio de la empresa, contemplando una cobertura multirriesgo (incluyendo daños y pérdidas derivadas de riesgos de incendio, catástrofes naturales, robo y otros), seguro automotriz y seguros de responsabilidad civil. Además, la empresa contrata seguros de vida, complementarios de salud y accidentes que cubren al personal del grupo.

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

Proveedores: En 2023, 26 proveedores representaban individualmente más del 10% de su categoría.

Gobierno corporativo

Pacto de accionistas

En o alrededor de la fecha de la salida del grupo LATAM de su proceso de reorganización bajo el Capítulo 11 en los Estados Unidos de América (la “Fecha de Salida”) de acuerdo con los términos y condiciones del plan de reorganización (el “Plan de Reorganización”) que fue aprobado y confirmado el 18 de junio de 2022 por el Tribunal de Quiebras en dicho proceso de reorganización, los Acreedores Soportantes y los Accionistas Soportantes de dicho Plan de Reorganización firmaron un Acuerdo de Accionistas (el “Acuerdo de Accionistas”) que establece, entre otras cosas, que: (A) Por un plazo de dos años a partir de la Fecha de Salida, las partes del Acuerdo de Accionistas votarán con sus acciones para que el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. esté integrado, tanto inicialmente como al cubrir las vacantes correspondientes, por nueve directores quienes, de acuerdo con la legislación chilena, serán nombrados de la siguiente manera: (i) Cinco directores, incluyendo el vicepresidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A., nominado por los Acreedores Soportantes; y (ii) cuatro directores, incluyendo el presidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. (que será de nacionalidad chilena), designado por los Accionistas Soportantes; y (B) durante los primeros cinco años posteriores a la Fecha de Salida, en caso de liquidación o disolución de LATAM Airlines Group S.A., las recuperaciones de las acciones entregadas producto del ejercicio de la opción de conversión de los Nuevos Bonos Convertibles Serie H (denominados ilustrativamente como “Clase B” en el Plan de Reorganización), estarán subordinadas a cualquier derecho de recuperación por cualquier acción de respaldo entregada producto del ejercicio de la opción de conversión de los Nuevos Bonos Convertibles Serie G (denominados ilustrativamente como “Clase A” en el Plan de Reorganización) o los Nuevos Bonos Convertibles Serie I (denominados ilustrativamente como “Clase C,” en el Plan de Reorganización), en cada caso en poder de los Acreedores de Respaldo en la Fecha de Salida.

COMPOSICIÓN DEL DIRECTORIO DE LATAM AIRLINES GROUP

NCG 461: 3.2 DIRECTORIO

GRI 2-11

El 15 de noviembre de 2022, Ignacio Cueto Plaza, fue elegido como presidente del directorio.

Igualmente, el 15 de noviembre de 2022, el directorio del grupo LATAM Airlines fue renovado, con la elección de Ignacio Cueto Plaza, Bornah Moghbel, Enrique Cueto Plaza, Frederico P. Fleury Curado, Antonio Gil Nieves, Michael Neruda, Bouk Van Geloven, Sonia J.S. Villalobos y Alexander Wilcox.

GESTIÓN DE LATAM AIRLINES GROUP

El CEO de LATAM Airlines Group es el oficial de más alto rango de esa empresa y reporta directamente el directorio del grupo LATAM Airlines. De esta manera, el CEO de LATAM tiene la responsabilidad de supervisar, dirigir y controlar en general el negocio de LATAM. En caso de la partida del actual CEO de LATAM, el directorio seleccionará al sucesor después de recibir la recomendación del Comité de Liderazgo.

Cabe precisar que las principales oficinas de LATAM Airlines Group todavía permanecen en Santiago, Chile.

CONVENCIONES DE VOTO, TRANSFERENCIAS Y OTROS ACUERDOS

Convenciones de Voto

Las partes del acuerdo de accionistas de Holdco I y el acuerdo de accionistas de TAM han acordado usar el voto de sus acciones con derecho de Holdco I y las acciones de TAM para hacer efectivos los acuerdos con respecto a la representación en el directorio de TAM.

Restricciones de transferencia

Según lo dispuesto en los acuerdos de accionistas antes mencionados, TEP Chile S.A. (“TEP Chile”) puede vender todas las acciones con derecho a voto de Holdco I que sean de su propiedad como un bloque, sujeto al cumplimiento de las disposiciones de venta en bloque, si se produce un evento de liberación (como se describe a continuación). Un “evento de liberación” sucederá si (i) surge un aumento de capital de LATAM Airlines Group, (ii) TEP Chile no ejerce la totalidad de sus derechos preferentes otorgados bajo la ley vigente chilena con respecto a tal aumento de capital referente a todas sus acciones ordinarias restringidas de LATAM Airlines Group y (iii) una vez completado dicho aumento de capital, la persona designada por TEP Chile para su elección al Directorio de LATAM Airlines Group con la asistencia del Grupo Cueto no resulta elegida al Directorio de LATAM Airlines Group. Como resultado de la implementación de la reestructuración establecida en nuestro Plan de Reorganización, se produjo un “evento de liberación”. Sin embargo, no se ha implementado ninguna venta de las acciones con derecho a voto de Holdco I que detenta TEP Chile.

Restricción sobre transferencias de acciones de TAM

LATAM acordó, en el acuerdo de accionistas de Holdco I no vender o transferir ninguna de las acciones de TAM a persona alguna (salvo nuestras filiales) en ningún momento mientras que TEP Chile detente acciones con derecho a voto de Holdco I. Sin embargo, LATAM tendrá derecho a realizar dicha venta o transferencia si, al momento de dicha venta o transferencia, LATAM (o su beneficiario) adquiere todas las acciones con derecho a voto de Holdco I propiedad de TEP Chile por un monto igual a la base fiscal de TEP Chile vigente en ese momento en acciones y cualquier costo que TEP Chile deba incurrir para efectos de dicha venta o transferencia. TEP Chile nos ha otorgado irrevocable-

mente el derecho asignable de comprar todas las acciones con derecho a voto de Holdco I propiedad de TEP Chile en relación con dicha venta.

Opción de Conversión

Conforme al acuerdo de accionistas de Holdco I, tenemos el derecho unilateral de convertir nuestras acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I en el más amplio sentido permitido bajo la ley y de aumentar nuestra representación en los Directorios de TAM y Holdco I, siempre que esté permitido conforme a las leyes de control de la propiedad en Brasil y otras leyes aplicables, si la conversión no tendrá efectos adversos (según lo antes definido en la sección “Restricciones de Transferencia”). En febrero de 2019, completamos los trámites para el canje de acciones de Holdco I S.A., a través de los cuales LATAM Airlines Group SA aumentó su participación indirecta en TAM S.A., de 48,99% a 51,04%. Esta operación se realizó de conformidad con la Medida Provisional 863/2018 del 13 de diciembre de 2018, a través de la cual se permite la participación de hasta el 100% del capital extranjero en aerolíneas en Brasil.

Si podemos comprar y/o convertir nuestras acciones y no ejerceremos oportunamente nuestro derecho a hacerlo, entonces los accionistas controladores de TAM tendrán el derecho de ofrecernos sus acciones de Holdco I con derecho a voto por un monto igual a la contraprestación de venta.

Compra de acciones de TAM

Las partes han acordado que todas las adquisiciones de acciones ordinarias de TAM por parte de LATAM Airlines Group, Holdco I, TAM o cualquiera de sus respectivas subsidiarias a partir del momento efectivo de la combinación serán realizadas por Holdco I.

Características del Directorio

Composición del Directorio¹

NCG 461 3.2 DIRECTORIO
GRI 2-9

	HOMBRES	MUJERES
Por sexo	8	1
Por nacionalidad		
Brasil	1	1
Chile	2	-
España	1	-
Estados Unidos	3	-
Países Bajos	1	-
Por rango de edad		
Menos de 30 años	-	-
Entre 30 y 40 años	1	-
Entre 41 y 50 años	2	-
Entre 51 y 60 años	3	1
Entre 61 y 70 años	2	-
Más de 70 años	-	-
Por rango de antigüedad		
Menos de 3 años	5	-
Entre 3 y 6 años	2	1
Más de 6 y menos de 9 años	1	-
Entre 9 y 12 años	-	-
Más de 12 años	-	-
Personas con discapacidad	-	-

¹No hay directores suplentes, todos son titulares.

Matriz de conocimientos, habilidades y experiencias de los miembros del directorio

NCG 461: 3.2. DIRECTORIO
GRI 2-17

Habilidades, conocimientos y experiencias previa

	EXPERIENCIA EN LA INDUSTRIA AÉREA	EXPERIENCIA EN ESTRATEGIA CORPORATIVA	EXPERIENCIA EN RIESGOS	ECONOMÍA Y FINANZAS	EXPERIENCIA EN COMPLIANCE	ESG
Director 1	●		●			
Director 2						
Director 3	●		●			
Director 4		●	●	●		
Director 5			●	●	●	●
Director 6				●		
Director 7	●	●	●	●	●	●
Director 8				●		
Director 9	●	●			●	

GRI 2-9

Otros mandatos

Ninguno de los directores ocupa cargos de dirección (director o CEO) en cuatro o más compañías externas adicionales y listadas públicamente.

Antigüedad promedio

La antigüedad promedio de los miembros del directorio a 2023 es de 2,4 años.

Informe anual de la gestión del comité de directores

NCG 461: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO y 10. COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 5 del inciso 8 del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad”, la “Compañía” o “LATAM”), procede a emitir el siguiente informe anual de su gestión respecto del ejercicio 2023.

INTEGRACIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

El Comité de Directores de la Sociedad está integrado desde el 15 de noviembre de 2022 por Frederico Curado, Sonia J.S. Villalobos y Michael Neruda, quienes detentan la calidad de independientes bajo la legislación norteamericana. Bajo la legislación chilena el señor Frederico Curado tiene la calidad de director independiente y es el Presidente del Comité de Directores.

Los directores fueron elegidos en la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 15 de noviembre de 2022 y la duración de sus funciones es de dos años, conforme a lo dispuesto en los estatutos de la Sociedad.

INFORME DE ACTIVIDADES DEL COMITÉ

Durante el ejercicio 2023 el Comité de Directores sesionó en 13 ocasiones, de manera de ejercer sus facultades y cumplir con sus deberes con arreglo al artículo 50 Bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, como también revisar o evaluar aquellos otros asuntos que el Comité de Directores estimó necesario.

A continuación, se informan los principales temas tratados:

Examen del balance y los Estados Financieros

El Comité de Directores examinó y revisó los estados financieros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2022, como también al cierre de los trimestres terminados al 31 de marzo, al 30 de junio y al 30 de septiembre de 2023, en sesiones ordinarias de fechas 9 de marzo y 2 de agosto de 2023, respectivamente, y sesiones extraordinarias de fechas 3 de mayo y 30 de octubre de 2023, respectivamente, incluyendo los informes de los Auditores Externos de la Sociedad, PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores SPA (“PwC”), quienes participaron en las cuatro sesiones.

Revisión de informes de deterioro

En las sesiones de fecha 18 de enero, 24 de abril, 11 de julio, 10 de octubre y 13 de diciembre de 2023, el Comité de Directores trató temas relacionados con el análisis de indicios de deterioro respecto de ciertos activos incluidos en los estados financieros de la unidad generadora de efectivo Transporte Aéreo. En detalle se trataron los resultados de la prueba de deterioro (Test de Impairment) al 31 diciembre de 2022, así como, análisis de indicios de deterioro al 31 de marzo, al 30 de junio de 2023 y al 30 de septiembre, concluyendo que no se observan indicios de deterioro que ameriten la necesidad de que la Compañía realice pruebas adicionales a tal fecha, ni llevar adelante un ajuste contable de activos en la fecha de realización de test.

Sistemas de compensación para ejecutivos y trabajadores

En las sesiones del 11 de julio, 13 de septiembre y 10 de octubre de 2023 el Comité examinó las políticas y sistemas de remuneraciones vigentes y la actualización de los planes de compensación a los ejecutivos principales y a los trabajadores de la Sociedad, incluyendo el Programa de Incentivos Corporativos (CIP).

Auditoría Interna

En sesiones realizadas los días 18 de enero, 9 de marzo, 9 de mayo, 14 de junio, 11 de julio, 2 de agosto, 13 de septiembre, 10 de octubre, 7 de noviembre y 13 de diciembre de 2023, se revisaron temas relativos a la Auditoría Interna. Se revisó el estatus del plan de Auditoría Interna llevado a cabo durante el año 2022, destacando la cantidad de proyectos que fueron abordados, los aspectos relevantes en la labor realizada y la presentación de los informes de auditoría en los que se analizan los riesgos más importantes, la presentación y acuerdo del plan de trabajo del año 2023 y los avances del trabajo respecto a dicho plan.

Auditorías bajo normativa SOX

En las sesiones del Comité de Directores de los días 18 de enero, 9 de marzo, 9 de mayo, 2 de agosto, 13 de septiembre, 10 de octubre, 7 de noviembre y 13 de diciembre de 2023 se expuso sobre la planificación a seguir en materia de normativa SOX para la certificación del año 2023. También se dio cuenta de los resultados obtenidos en la certificación SOX durante el año 2022, de los asuntos más relevantes a considerar durante el año 2023, los proyectos de la Compañía que podrían afectar la normativa SOX, y un cronograma a seguir en relación con esta certificación durante el año 2023. En las sesiones de los meses de enero, marzo, agosto, octubre y diciembre participó PwC en su calidad de auditor externo, informando sobre los avances de esta auditoría.

Servicios de Auditoría Externa

En las sesiones de fechas 14 de junio, 10 de octubre y 13 de diciembre de 2023 PwC expuso sobre el plan de trabajo a seguir en materia de Auditoría Externa durante el año 2023, abordando temas que dicen relación con los requisitos normativos en materia de comunicación y los entregables del trabajo, la composición del equipo de PwC, el enfoque de auditoría consolidado, los avances alcanzados durante el año en la revisión de control interno y el cronograma de actividades y comuni-

caciones que mantendrán con los miembros del Comité.

Gestión de Riesgos Corporativos

En sesiones del Comité de Directores realizadas los días 24 de abril y 13 de diciembre de 2023, se revisaron materias relacionadas con riesgos corporativos, incluyendo prevención, el modelo de riesgo y su estatus.

Compliance

El Comité de Directores, en las sesiones del 18 de enero y 13 de septiembre de 2023 recibió los reportes semestrales y capacitaciones sobre *Compliance*, revisando entre otras materias, el Programa de *Compliance* vigente y sus principales contenidos, entre los cuales destacan el compromiso de la alta dirección, las normas y leyes más relevantes, el desarrollo de políticas, capacitaciones y comunicaciones, el estatus de los *Third Party Intermediaries* (“TPIs”), la identificación y gestión de riesgos de *Compliance*, el reporte de *Compliance* a nivel corporativo, entre otros. Adicionalmente, en las sesiones de fecha 9 de marzo, 24 de abril y 11 de julio, se expusieron las actualizaciones en temas de *Compliance*, tales como políticas corporativas, modelo de prevención de delitos y la nueva Ley de Delitos Económicos.

Políticas LATAM

En las sesiones del 24 de abril y 13 de diciembre de 2023 se revisó el proceso de elaboración, revisión y aprobación de políticas existentes y se analizaron tanto actualizaciones a políticas existentes como algunas nuevas políticas, entre las que destacan la Política de Recuperación de Compensaciones Otorgadas Erróneamente (Clawback).

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

En las sesiones del Comité de fechas 9 de marzo, 14 de junio y 13 de septiembre de 2023, dando cumplimiento a la obligación de reporte establecida en la Política de OPR vigente de la

Compañía, la administración informó al Comité de Directores sobre: (i) las operaciones habituales que celebra el Grupo LATAM con aquellas filiales en que su participación es inferior al 95%, (ii) las principales operaciones celebradas entre empresas del Grupo LATAM en general, y (iii) aquellas operaciones reveladas en la nota de los estados financieros sobre transacciones con partes relacionadas.

Recomendaciones del Comité de Directores

Por otra parte, el Comité de Directores efectuó las recomendaciones que se indican más adelante, con ocasión de la designación de Auditores Externos de la Sociedad, Clasificadoras Privadas de Riesgo para el ejercicio 2023, además de otras materias relacionadas a su rol.

Informe de Actividades por Sesión del Comité de Directores

El Comité de Directores se reunió y sesionó en trece oportunidades, contando en cada una de estas sesiones con la participación de sus tres integrantes, las cuales se detallan a continuación, con un breve listado de las principales materias examinadas en cada una de las sesiones:

1. Sesión Ordinaria N°239 18/01/2023

- Estatus Certificación SOx 2022
- Test de Deterioro en relación al Estado Financiero al 31.12.22
- Modelo de gestión de Fraude
- Actualización Programa de *Compliance*
- Plan de trabajo de Auditoría Interna 2023
- Resultados Metas Auditoría Interna 2022
- Sesión ejecutiva - slot reservado CEO LATAM

2. Sesión Ordinaria N°240 09/03/2023

- Revisión de los Estados Financieros al 31.12.22
- Cierre Certificación SOx 2022
- Evaluación de desempeño del Auditor Externo

- Proposición de Auditores Externos y Clasificadores Privados de Riesgo para el ejercicio 2023
- Revisión de operaciones con partes relacionadas
- Informe anual de la gestión del Comité de Directores
- Metas Auditoría Interna 2023

3. Sesión Ordinaria N° 241 24/04/2023

- Indicios de deterioro al primer trimestre 2023
- Revisión de Políticas Corporativas
- Estatus Riesgos Corporativos
- Sesión ejecutiva - slot reservado VP Legal

4. Sesión Extraordinaria N°190 03/05/2023

Revisión de Estados Financieros al 31.03.23

5. Sesión Ordinaria N°242 09/05/2023

- Actualización plan de trabajo de Auditoría Interna y Certificación SOx 2023
- Revisión temas Brasil

6. Sesión Ordinaria N°243 14/06/2023

- Plan de trabajo 2023 del Auditor Externo
- Transacciones con partes relacionadas
- Revisión temas Colombia
- Estatus de proyectos incluidos en plan de Auditoría Interna
- Sesión ejecutiva - slot reservado CFO LATAM

7. Sesión Ordinaria N°244 11/07/2023

- Sistemas de remuneraciones y Planes de Compensación a Ejecutivos y empleados de la Sociedad (CIP)
- Indicios de deterioro al segundo trimestre de 2023
- Proyecto de Ley - Modelo de Prevención de Delitos Económicos y atentados contra el Medio Ambiente
- Estatus de proyectos incluidos en plan de Auditoría Interna
- Sesión ejecutiva - slot reservado para Auditoría Externa

8. Sesión Ordinaria N°245 02/08/2023

- Revisión de Estados Financieros al 30.06.23
- Estatus plan de trabajo de Auditoría Interna
- Revisión Temas Perú

9. Sesión Ordinaria N°246 13/09/2023

- Actualización Planes de Compensación a Ejecutivos y empleados de la Sociedad (CIP)
- Revisión Temas Ecuador
- Transacciones con partes relacionadas
- Estatus Plan de Trabajo de Auditoría Interna
- Actualización del Programa *Compliance*
- Sesión ejecutiva - slot reservado para VP Legal

10. Sesión Ordinaria N°247 10/10/2023

- Indicios de deterioro tercer trimestre 2023
- Tratamiento contable CIP
- Estatus plan de trabajo Certificación SOx
- Revisión temas Paraguay
- Estatus de proyectos incluidos en plan de Auditoría Interna
- Sesión ejecutiva- slot reservado CEO

11. Sesión Extraordinaria N°191 30/10/2023

- Revisión de Estados Financieros al 30.09.23

12. Sesión Ordinaria N°248 7/11/2023

- Temas Tributarios
- Revisión estimaciones y políticas contables relevantes
- Estatus Plan de trabajo Auditoría Interna
- Revisión temas USA y Carga
- Proceso de simplificación de la estructura del Grupo
- Actualización del Plan de Auditoría
- Sesión Ejecutiva - slot reservado Director de Auditoría Interna

13. Sesión Ordinaria N°249 13/12/2023

- Prueba de Deterioro
- Estatus Plan de trabajo Certificación SOx 2023
- Revisión de operaciones con partes relacionadas
- Revisión Políticas Corporativas
- Estatus de Riesgos Corporativos
- Estatus plan de Auditoría Interna 2023
- Sesión ejecutiva - slot reservado para Auditoría Externa

REMUNERACIONES Y GASTOS DE COMITÉ DE DIRECTORES

GRI-19

NCG 461: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO

La Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, celebrada con fecha 20 de abril de 2023, acordó para el Ejercicio 2023 y hasta la celebración de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse en 2024:

1. Por concepto de remuneración base para cada Director integrante del Comité de Directores, una dieta fija anual de USD\$50.000 y de USD\$85.417 para el Presidente del Comité de Directores, pagaderas mensualmente a razón de un doceavo de dicho monto independientemente del número de sesiones del Comité de Directores a las que asistan, sin límite de sesiones.

2. Por concepto de remuneración adicional para cada Director integrante del Comité de Directores, una cantidad variable, equivalente a un tercio (1/3) adicional calculado sobre la remuneración incremental por concepto de URAs (Unidades Adicionales de Remuneración) que al respectivo miembro del Comité le quepa como Director, considerando el tiempo que cada uno hubiere servido en el cargo de miembro del Comité de Directores.

Para el funcionamiento del Comité de Directores y sus asesores, la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas establece que su presupuesto de gastos deberá ser al menos igual a la suma de las remuneraciones anuales de los miembros del Comité. En este sentido, la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 20 de abril de 2023, aprobó un presupuesto de gastos anual para el comité de US\$185.417 para el Ejercicio 2023 y hasta la celebración de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse en 2024. Durante el año 2023 no se hizo uso de este presupuesto de gastos.

RECOMENDACIONES DEL COMITÉ DE DIRECTORES

IV.1 Proposición de Designación de Auditores Externos

En la sesión del Comité de Directores del 9 de marzo de 2023 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, se acuerda proponer al Directorio de la Sociedad, en base al análisis realizado por la administración respecto de la evaluación técnica y económica de la licitación de este servicio realizada el 2022 y del trabajo y evaluación de desempeño del trabajo de auditoría del año anterior, continuar con los auditores externos PwC para el ejercicio 2023. La propuesta anterior fue aprobada por la Junta de Accionistas de la Sociedad celebrada el 20 de abril de 2023.

IV.2 Proposición de Clasificadoras Privadas de Riesgo

El Comité de Directores en la sesión del día 9 de marzo de 2023 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, acordó proponer al Directorio las Clasificadoras de Riesgo para someter a aprobación de la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad del 20 de abril de 2023. En tal sentido, el Comité resolvió proponer al Directorio de la Sociedad la designación de las siguientes firmas Clasificadoras de Riesgo locales: Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada, Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada e International Credit Rating (ICR) Compañía Clasificadora de Riesgo Limitada. En cuanto a las clasificadoras de riesgo internacional, el Comité de Directores acordó proponer al Directorio la designación de las siguientes firmas: Fitch Ratings, Inc., Moody's Investors Service y Standard & Poor's Ratings Services.

IV.3 Otras recomendaciones

Adicionalmente a las recomendaciones señaladas anteriormente y como parte de su gestión habitual, el Comité de Directores recomendó al Directorio, entre otros temas, la aprobación de los Estados Financieros Trimestrales de marzo, junio y septiembre; la adopción de nuevas políticas corporativas y actualizaciones de las mismas; aprobar el Plan de Incentivos a Ejecutivos y empleados de la Sociedad (CIP).

NUEVA ESTRUCTURA DE REMUNERACIÓN ANUAL DEL DIRECTORIO

NCG 461: 3.2 DIRECTORIO

El 20 de abril de 2023, la asamblea ordinaria de accionistas aprobó la nueva estructura de remuneración anual del Directorio, para el ejercicio 2023 y hasta la próxima asamblea ordinaria de accionistas prevista para el primer trimestre de 2024. En dicha asamblea, los accionistas acordaron una remuneración fija anual de 80.000 dólares estadounidenses para cada miembro del directorio (160.000 dólares estadounidenses en el caso del presidente). La referida remuneración se paga mensualmente a razón de la doceava parte de su importe, cualquiera que sea el número de reuniones del directorio a las que asistan los directores, sin límite de sesiones.

Además de la remuneración base, en la asamblea de accionistas celebrada el 20 de abril de 2023 se aprobó una remuneración adicional para cada miembro del Directorio, la cual será determinada con base en los siguientes criterios: a. Desde el 15 de noviembre de 2022 hasta el 15 de noviembre de 2023, cada miembro del Directorio tuvo derecho a recibir una remuneración adicional equivalente a 9.226.234 unidades de remuneración o "URAs", siempre que el director se desempeñara ininterrumpidamente como miembro del Directorio hasta el final de dicho período. b. Desde el 16 de noviembre de 2023 hasta el 15 de noviembre de 2024, cada miembro del Directorio tendrá derecho a recibir otro monto adicional equivalente a 9,226,234 URA, siempre que el director se desempeñe ininterrumpidamente como miembro del Directorio hasta el final de dicho período. c. Además, los miembros del Directorio que también son miembros del Comité de Directorio y del Comité de Auditoría tienen derecho a ciertas remuneraciones fijas y variables (ver "Comité de Directorio y Comité de Auditoría" más adelante).

Nuestro negocio

Contexto de la industria

Marco regulatorio

NCG 461: 6.1 SECTOR INDUSTRIAL
GRI 2-27

A continuación, el grupo LATAM realiza una breve referencia a los efectos materiales de las normativas aeronáuticas y de otro tipo vigentes en las jurisdicciones en las que operamos.

Cabe precisar que el grupo está sujeto a la jurisdicción de diversos organismos reguladores y de aplicación de la ley en cada uno de los países en los que opera. En esta línea, se considera que se ha obtenido y mantenido la autoridad necesaria, incluyendo las autorizaciones y los certificados operativos en caso necesario, que están sujetos al cumplimiento continuo de los estatutos, las normas y los reglamentos relativos a la industria aérea, incluyendo normas y reglamentos que puedan adoptarse en el futuro.

Los países en los que el grupo LATAM tiene la mayor parte de sus operaciones son estados contratantes y miembros permanentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo de las Naciones Unidas creado en 1947 para ayudar en la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional. Esta establece normas técnicas para la industria de la aviación internacional y a falta de una normativa local aplicable en materia de seguridad o mantenimiento, los países en los que el grupo opera han incorporado por referencia la mayoría de sus normas técnicas.

No obstante, el grupo LATAM considera que ha cumplido cabalmente con todas las normas técnicas pertinentes.

NORMATIVA AMBIENTAL Y DE RUIDO

En las jurisdicciones en las que el grupo LATAM opera no existen normativas o controles medioambientales importantes aplicados a las compañías de aviación, a las aeronaves o que nos afecten de otro modo, salvo las leyes y normativas medioambientales de aplicación general.

En Chile, Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, entre otros, las aeronaves de las filiales deben cumplir ciertas restricciones acústicas. Los aviones de LATAM cumplen sustancialmente todas estas restricciones, habiendo implantado en toda su flota al menos la norma conocida como "Requisitos de la fase 3".

En 2016, la OACI adoptó una resolución mediante la que se creaba el Sistema de Compensación y Reducción de Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), que proporciona un marco para una medida global basada en el mercado para estabilizar las emisiones de CO2 en la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de aviación civil que salen de un país y llegan a otro distinto). Con la adopción de este marco, el sector de la aviación se convirtió en la primera industria en alcanzar un acuerdo con respecto a sus emisiones de CO2. Los estados miembros de la OACI están implementando en varias fases a partir de 2021 el plan, que define una norma unificada para regular las emisiones de CO2 en los vuelos internacionales (con los estados miembros voluntarios).

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

Las operaciones del grupo LATAM están sujetas a la jurisdicción de diversos organismos en cada uno de los países en los que operamos, que establecen normas y requisitos para la explotación de aeronaves y su mantenimiento.

En los Estados Unidos, la Ley de Seguridad de la Aviación y el Transporte (*Aviation and Transportation Security Act*) exige, entre otras cosas, la implementación de determinadas medidas de seguridad por parte de las compañías de aviación y los aeropuertos, como la obligación de revisar (*screen*) todos los equipajes de los pasajeros para detectar explosivos. La financiación de la seguridad de las líneas aéreas y los aeropuertos exigida por la Ley de Seguridad de la Aviación procede en parte de una tarifa de seguridad de los pasajeros de USD\$5,60 por segmento, sujeta a un tope de USD\$11,20 por viaje de ida y vuelta; sin embargo, las aerolíneas son responsables de los costos que superen esta tasa. La implementación de los requisitos de la Ley de Seguridad de la Aviación ha supuesto un aumento de los costos para las aerolíneas y sus pasajeros. Desde los sucesos del 11 de septiembre de 2001, el Congreso de los Estados Unidos ha ordenado y la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA, por sus siglas en inglés) ha implementado numerosos procedimientos y requisitos de seguridad que han impuesto y seguirán imponiendo cargas a las compañías aéreas, los pasajeros y los transportistas.

A continuación figuran algunas normativas aeronáuticas específicas relacionadas con los derechos de ruta y la política de precios en los países en los que el grupo LATAM opera.

CHILE

Regulación aeronáutica

Tanto la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) como la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) supervisan y regulan la industria aeronáutica chilena. La DGAC depende directamente de la Fuerza Aérea de Chile (FACH) y es responsable de supervisar el cumplimiento de las leyes y los reglamentos chilenos relativos a la

navegación aérea. En tanto, la JAC es la autoridad chilena de aviación civil. De hecho, principalmente con base en el Decreto Ley N° 2.564, que regula la aviación comercial, la JAC establece las principales políticas comerciales para la industria de la aviación en Chile y regula la asignación de rutas internacionales y el cumplimiento de ciertos requisitos de seguros, mientras que la DGAC regula las operaciones de vuelo, incluido personal, aeronaves y normas de seguridad, control del tráfico aéreo y gestión aeroportuaria.

En esta línea, el grupo LATAM ha obtenido y mantenido la autorización necesaria del gobierno chileno para realizar operaciones de vuelo, incluyendo los certificados de autorización de la JAC y los certificados técnicos operativos de la DGAC, cuya continuidad está sujeta al cumplimiento ininterrumpido de estatutos, normas y reglamentos aplicables a la industria aeronáutica, incluyendo normas y reglamentos que puedan adoptarse en el futuro.

Cabe precisar que Chile es estado contratante y miembro permanente de la OACI. En este sentido, las autoridades chilenas han incorporado las normas técnicas de la OACI para la industria de la aviación internacional a las leyes y los reglamentos chilenos. Asimismo, a falta de una normativa local aplicable en materia de seguridad o mantenimiento, la DGAC ha incorporado por referencia la mayoría de las normas técnicas de la OACI.

A este respecto, el grupo LATAM considera que ha cumplido cabalmente con todas las normas técnicas pertinentes.

Derechos de ruta

Rutas domésticas: Las aerolíneas chilenas no están obligadas a obtener permisos para transportar pasajeros o carga en ninguna ruta nacional, sino sólo a cumplir los requisitos técnicos y de seguros establecidos respectivamente por la DGAC y la JAC.

Por su parte, no existen barreras regulatorias que impidan a una aerolínea extranjera crear una filial chilena y entrar en el mercado nacional chileno mediante dicha filial. De hecho, el 18

de enero de 2012, el Secretario de Transporte y el Secretario de Economía de Chile anunciaron una apertura unilateral de los cielos nacionales chilenos. Esto se confirmó en noviembre de 2013 y ha estado en vigor desde esa fecha.

Rutas internacionales: Como aerolínea que presta servicios en rutas internacionales, el grupo LATAM también está sujeto a diversos acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil que prevén el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Chile y varios otros países. Sin embargo, no es posible asegurar que los acuerdos bilaterales existentes entre Chile y gobiernos extranjeros continúen y cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más tratados bilaterales podría tener un efecto material adverso en nuestras operaciones y nuestros resultados financieros.

A su vez, los derechos de rutas internacionales, así como los correspondientes derechos de aterrizaje, se derivan de diversos acuerdos de transporte aéreo negociados entre Chile y gobiernos extranjeros. En virtud de estos acuerdos, el gobierno de un país concede al de otro país el derecho a designar a una o varias de sus aerolíneas nacionales para que operen servicios regulares a determinados destinos del primero y, en ciertos casos, para que conecten además con destinos de terceros países. En este sentido, en Chile, cuando se disponga de frecuencias de ruta adicionales hacia y desde ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible podrá solicitar su obtención. Además, si hay más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la JAC la adjudica mediante licitación pública por un periodo de cinco años. En tanto, la JAC concede frecuencias de ruta a condición de que la aerolínea beneficiaria las explote de forma permanente.

No obstante, si una aerolínea no opera una ruta durante un periodo de seis meses o más, la JAC puede revocar sus derechos sobre dicha ruta. Además, las frecuencias de las rutas internacionales son libremente transferibles.

En octubre de 2023, la JAC realizó una licitación pública de 13 frecuencias internacionales para la ruta Santiago - Lima donde

participaron tres aerolíneas chilenas y el grupo LATAM se adjudicó diez de las trece, por las cuales se pagó USD\$315.000.

Política de precios de pasajes

Las aerolíneas chilenas pueden establecer sus propias tarifas nacionales e internacionales sin regulación gubernamental. Para más información, véase "Regulación antimonopolio" más adelante.

En 1997, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) aprobó e impuso un plan específico de autorregulación de tarifas para las operaciones nacionales del grupo LATAM en Chile, en línea con la directiva del TDLC de mantener un entorno competitivo. Según este plan, el grupo LATAM debe notificar a la JAC cualquier incremento o disminución de las tarifas estándar en las rutas que la JAC considere "no competitivas" y cualquier disminución de las tarifas en las rutas "competitivas" con al menos 20 días de antelación. Asimismo, debe notificar a la JAC cualquier aumento de las tarifas en las rutas "competitivas" con al menos 10 días de antelación. Igualmente, las autoridades chilenas exigen ahora que el grupo LATAM informe cualquier modificación que realice a sus tarifas en rutas no competitivas, así como garantizar que sus rendimientos medios en una ruta no competitiva no sean superiores a los de las rutas competitivas de distancia similar.

PERÚ

Regulación aeronáutica

La Dirección General de Aeronáutica Civil (PDGAC) supervisa y regula la industria aeronáutica peruana. Esta depende directamente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y se encarga de supervisar el cumplimiento de las leyes y los reglamentos peruanos relativos a la navegación aérea. Asimismo, la PDGAC regula la asignación de rutas nacionales e internacionales y el cumplimiento de ciertos requisitos en materia de seguros y regula las operaciones de vuelo, incluyendo las normas sobre personal, aeronaves y estándares de seguridad, control del tráfico aéreo y gestión aeroportuaria.

En esta línea, el grupo LATAM ha obtenido y mantenido la autorización necesaria del gobierno peruano para realizar operaciones de vuelo, incluyendo los certificados de autorización y los certificados técnicos operativos, cuya continuidad está sujeta al cumplimiento ininterrumpido de estatutos, normas y reglamentos aplicables a la industria aeronáutica, incluyendo normas y reglamentos que puedan adoptarse en el futuro.

Cabe precisar que Perú es estado contratante y miembro permanente de la OACI. En este sentido, la OACI establece normas técnicas para la industria de la aviación internacional, que las autoridades peruanas han incorporado a las leyes y los reglamentos peruanos. Asimismo, a falta de una normativa local aplicable en materia de seguridad o mantenimiento, la PDGAC ha incorporado por referencia la mayoría de las normas técnicas de la OACI.

A este respecto, el grupo LATAM considera que ha cumplido cabalmente con todas las normas técnicas pertinentes.

Derechos de ruta

Rutas domésticas: Las aerolíneas peruanas están obligadas a obtener permisos para transportar pasajeros o carga en cualquier ruta nacional y a cumplir con los requisitos técnicos y legales establecidos por la PDGAC. En tanto, las aerolíneas no peruanas no están autorizadas para prestar servicios aéreos nacionales entre destinos dentro de Perú.

Rutas internacionales: Como aerolínea que presta servicios en rutas internacionales, el grupo LATAM también está sujeto a diversos acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil que prevén el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Perú y varios otros países. Sin embargo, no es posible asegurar que los acuerdos bilaterales existentes entre Perú y gobiernos extranjeros continúen y cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más tratados bilaterales podría tener un efecto material adverso en nuestras operaciones y nuestros resultados financieros.

A su vez, los derechos de rutas internacionales, así como los correspondientes derechos de aterrizaje, se derivan de diversos acuerdos de transporte aéreo negociados entre Perú y gobiernos extranjeros. En virtud de estos acuerdos, el gobierno de un país concede al de otro país el derecho a designar a una o varias de sus aerolíneas nacionales para que operen servicios regulares a determinados destinos del primero y, en ciertos casos, para que conecten además con destinos de terceros países.

En esta línea, en Perú, cuando se disponga de frecuencias de ruta adicionales hacia y desde ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible podrá solicitar su obtención. De hecho, si hay más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la PDGAC la adjudica en cumplimiento con diversas normas de asignación por un periodo de cinco años. En este marco, cabe precisar que la PDGAC concede frecuencias de ruta a condición de que la aerolínea beneficiaria las explote de forma permanente. Es más, si una aerolínea no opera una ruta durante un periodo de 90 días o más, la PDGAC puede revocar sus derechos sobre dicha ruta. Ejemplo de ello, es que en los últimos años, la PDGAC ha revocado las frecuencias de ruta no utilizadas de varios operadores peruanos.

ECUADOR

Regulación aeronáutica

Hay dos instituciones que controlan la aviación comercial en nombre del estado ecuatoriano: (i) El Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC), que dirige la política aeronáutica; y (ii) la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), que es un organismo técnico de regulación y control.

En esta línea, el CNAC pide permisos de explotación y otorga concesiones de explotación a compañías aéreas nacionales e internacionales. Asimismo, emite dictámenes sobre tratados bilaterales y multilaterales de transporte aéreo, asigna rutas y derechos de tráfico y aprueba acuerdos de operación conjunta, así como arrendamientos con tripulación y códigos compartidos.

Por su lado, la DGAC se encarga, fundamentalmente, de:

- Velar por el cumplimiento de las normas y reglamentaciones técnicas nacionales y de las normas y reglamentaciones internacionales de la OACI;
- Mantener registros sobre seguros, aeronavegabilidad y licencias de aeronaves civiles ecuatorianas;
- Mantenimiento del Registro Nacional de Aeronaves;
- Expedición de licencias a las tripulaciones;
- Controlar el tráfico aéreo dentro del espacio aéreo nacional;
- Aprobar códigos compartidos; y
- Modificar los permisos de operación.

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

Derechos de ruta

Rutas domésticas: Las aerolíneas deben obtener autorización del CNAC (un permiso o concesión de explotación) para prestar servicios de transporte aéreo. En tanto, para las operaciones nacionales, apenas las empresas constituidas en Ecuador pueden operar a nivel local y sólo las aeronaves con licencia ecuatoriana y los arrendamientos sin tripulación están autorizados para operar a nivel nacional.

Rutas internacionales: Los permisos para operaciones internacionales se basan en tratados de transporte aéreo suscritos por Ecuador o, en su defecto, se aplica el principio de reciprocidad. De esta manera, todas las aerolíneas que operan en América Latina y que están constituidas en países miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) obtienen sus derechos de tráfico con base en las decisiones actualmente en vigor en

el marco de dicho régimen, en particular la decisión N°582 de 2004, que garantiza el libre acceso a los mercados, sin ningún tipo de restricción salvo consideraciones técnicas.

Política de precios de pasajes

El 13 de octubre de 2011 se aprobó la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado con el fin de evitar, prevenir, corregir, eliminar y sancionar el abuso de los operadores económicos con poder de mercado, así como sancionar los acuerdos restrictivos, desleales y que impliquen prácticas colusorias. Esta Ley crea un nuevo organismo público como máxima autoridad de aplicación y establece los procedimientos de investigación y las sanciones aplicables, que son severas.

No obstante, las tarifas no están reguladas y solo están sujetas a registro. En este sentido, en general, los tratados bilaterales de transporte aéreo permiten que las tarifas aéreas se rijan por la normativa del país de origen.

BRASIL

Regulación Aeronáutica

La industria aeronáutica brasileña está regulada y supervisada por la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC). Esta depende directamente de la Secretaría de Aviación Civil, subordinada al poder ejecutivo federal de este país.

La ANAC, que es la autoridad brasileña de aviación civil y se encarga de supervisar el cumplimiento de las leyes y los reglamentos brasileños relativos a la navegación aérea, se creó principalmente con base en la Ley No.182/2005, para regular la aviación comercial, la navegación aérea, la asignación de rutas nacionales e internacionales, el cumplimiento de determinados requisitos en materia de seguros, las operaciones de vuelo, incluyendo las normas relativas a personal, aeronaves y estándares de seguridad, y control del tráfico aéreo. Para esto último, comparte sus actividades y responsabilidades con el Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA),

que es una secretaría pública también subordinada al ministerio de defensa brasileño y la gestión aeroportuaria, en este último caso compartiendo responsabilidades con la Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO), una empresa pública creada por la Ley No. 5862/72 y responsable de administrar, operar y explotar los aeropuertos brasileños industrial y comercialmente (con excepción de los aeropuertos concedidos a la iniciativa privada).

LATAM Airlines Brasil ha obtenido y mantiene la autorización necesaria del gobierno brasileño para realizar operaciones de vuelo, incluyendo los certificados de autorización y los certificados técnicos operativos de la ANAC, cuya continuidad está sujeta al cumplimiento ininterrumpido de estatutos, normas y reglamentos aplicables a la industria aeronáutica, incluyendo normas y reglamentos que puedan adoptarse en el futuro.

Cabe precisar que Brasil es estado contratante y miembro permanente de la OACI. En este sentido, la OACI establece normas técnicas para la industria de la aviación internacional que las autoridades brasileñas, representadas por el Ministerio de Defensa, han incorporado a las leyes y los reglamentos brasileños. Asimismo, a falta de una normativa local aplicable en materia de seguridad o mantenimiento, la ANAC ha incorporado por referencia la mayoría de las normas técnicas de la OACI.

Derechos de ruta

Rutas domésticas: Las aerolíneas brasileñas operan en régimen de concesión de servicios públicos, por lo que están obligadas a obtener de las autoridades brasileñas una concesión para prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga. Igualmente, también se requiere un Certificado de Operador Aéreo (AOC, por sus siglas en inglés) para que las aerolíneas brasileñas presten servicios regulares de transporte nacional de pasajeros o carga. Además, las aerolíneas brasileñas deben cumplir todos los requisitos técnicos establecidos por la autoridad brasileña de aviación (ANAC).

De acuerdo con el Código Brasileño Aeronáutico (CBA), esta-

blecido por la Ley Federal brasileña nº 7.565/86, no existen limitaciones a la propiedad de compañías aéreas brasileñas por parte de inversores extranjeros. El CBA también establece que las aerolíneas no brasileñas no están autorizadas para prestar servicios de transporte aéreo nacional en Brasil.

Rutas internacionales: Las aerolíneas brasileñas y no brasileñas que prestan servicios en rutas internacionales están sujetas a diversos acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil que prevén el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Brasil y varios otros países. Los derechos de rutas internacionales, así como los correspondientes derechos de aterrizaje, se derivan de diversos acuerdos de transporte aéreo negociados entre Brasil y gobiernos extranjeros. En virtud de estos acuerdos, el gobierno de un país concede al de otro país el derecho a designar a una o varias de sus aerolíneas nacionales para que operen servicios regulares a determinados destinos del primero y, en ciertos casos, para que conecten además con destinos de terceros países.

En esta línea, en Brasil, cuando se disponga de frecuencias de ruta adicionales hacia y desde ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible podrá solicitar su obtención. Además, si hay más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la ANAC debe llevar a cabo una licitación pública y adjudicarla a la compañía aérea elegida. No obstante, la ANAC concede frecuencias de ruta a condición de que la aerolínea beneficiaria las explote de forma permanente. De hecho, la resolución 491/18 de la ANAC indica los requisitos para establecer la infrautilización de una frecuencia y cómo podría ser revocada y reasignada. Esta disposición de la resolución entró en vigor en septiembre de 2019.

Política de precios de pasajes

Las aerolíneas brasileñas y no brasileñas tienen permitido establecer sus propias tarifas internacionales y nacionales, en este último caso solo para las compañías brasileñas, sin regulación gubernamental, siempre que no abusen de la posición dominante que puedan tener en el mercado. Pese a esto,

las aerolíneas pueden presentar denuncias ante el tribunal antimonopolio con respecto a prácticas monopólicas u otras prácticas de fijación de precios por parte de otras aerolíneas que violen las leyes antimonopolio de Brasil.

COLOMBIA

Regulación aeronáutica

El organismo gubernamental encargado de regular, dirigir y supervisar la aviación civil en Colombia es la Aeronáutica Civil (AC), un organismo técnico adscrito al Ministerio de Transporte de ese país. La AC es la autoridad aeronáutica para todo el territorio nacional, encargada de regular y supervisar el espacio aéreo colombiano. Además, puede interpretar, aplicar y complementar toda la normatividad de aviación civil y transporte aéreo para garantizar el cumplimiento del Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC). Igualmente, la AC otorga los permisos necesarios para el transporte aéreo.

Derechos de ruta

La AC otorga permisos de operación a los transportistas nacionales y extranjeros que pretendan operar en, desde y hacia Colombia. En el caso de las aerolíneas colombianas, para obtener el permiso de operación, la empresa debe cumplir con el RAC y con requisitos legales, económicos y técnicos, para luego ser sometida a audiencias públicas donde se considera la conveniencia y necesidad pública del servicio.

En tanto, debe seguirse el mismo proceso para agregar rutas nacionales o internacionales, cuya concesión está sujeta a los instrumentos bilaterales suscritos por Colombia. Es más, la única excepción para no cumplir con el trámite de audiencia pública es que la solicitud provenga de un país miembro de la Comunidad Andina (CAN) o que la ruta o el permiso que se solicita forme parte de un régimen desregulado. De hecho, aunque no pase por el proceso de audiencia pública, la aerolínea debe presentar un estudio completo a la AC y la solicitud se hace pública en la página web de la autoridad.

Cabe precisar que las rutas no pueden transferirse bajo ninguna circunstancia y no hay límites a la inversión extranjera en aerolíneas nacionales.

Política de precios de pasajes

Desde julio de 2007, tal como lo establece la resolución 3299 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEC), se eliminaron las tarifas aéreas de nivel inferior tanto para el transporte internacional como nacional.

Por su parte, en virtud de la resolución 904 emitida en febrero de 2012, la autoridad de Aeronáutica Civil dejó de imponer la obligación de cobrar un recargo por combustible tanto para el transporte nacional como internacional de pasajeros y carga.

A su vez, desde el 1 de abril de 2012, las aerolíneas pueden decidir libremente si cobran un recargo por combustible. De hecho, en caso de que se cobre un recargo por combustible, este deberá formar parte de la tarifa aérea, pero se desglosará en los pasajes, la publicidad u otros métodos de marketing utilizados por la compañía.

Igualmente, a partir del 1 de abril de 2012, ya no existe ninguna restricción sobre las tarifas máximas publicadas por las aerolíneas ni respecto a las obligaciones de las aerolíneas de comunicar a la autoridad de aeronáutica civil las tarifas y condiciones al día siguiente de ser publicadas.

No obstante, las tarifas administrativas no están sujetas a ningún cambio y su cobro es obligatorio para el transporte de pasajeros en virtud del reglamento de la aeronáutica civil. Asimismo, se aplican tarifas administrativas diferenciadas a la venta de pasajes por Internet.

REGULACIÓN ANTIMONOPOLIOS

Chile

La autoridad antimonopolio chilena, conocida como la Fiscalía Nacional Económica (FNE), supervisa e investiga los asuntos antimonopolio, que se rigen por el Decreto Ley N° 211 de 1973, con sus modificaciones, o la "Ley Antimonopolio". De hecho, la ley de defensa de la competencia considera anticompetitiva toda conducta que impida, restrinja o dificulte la competencia o que tenga por objeto producir dichos efectos.

La ley de defensa de la competencia continúa dando ejemplos de las siguientes conductas anticompetitivas: (i) cárteles; (ii) abuso de posición dominante; y (iii) interlocking. Asimismo, define las prácticas abusivas como (i) la explotación abusiva por un agente o grupo de agentes económicos de una posición dominante en el mercado, fijando precios de compra o venta, la imposición de adquirir un producto específico dentro de una venta, asignando territorios o cuotas de mercado o imponiendo abusos similares a otros competidores; y (ii) las prácticas predatorias o de competencia desleal, llevadas a cabo con el propósito de alcanzar, mantener o incrementar una posición dominante en el mercado. De hecho, un individuo perjudicado puede demandar por daños y perjuicios derivados de una infracción de la ley de defensa de la competencia ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile (TDLC). Este está facultado para imponer diversas sanciones por infracciones de la ley de defensa de la competencia, entre las que se incluyen: (i) la modificación o terminación de los actos y contratos; (ii) la modificación o disolución de las personas jurídicas involucradas en la infracción; y/o (iii) la imposición de una multa de hasta un 30% de las ventas de la entidad infractora correspondientes a la línea de productos y/o servicios asociados a la infracción, durante todo el tiempo que duró la infracción; alternativamente, una multa equivalente al doble del beneficio económico obtenido por la empresa infractora; o cuando ninguna de estas alternativas pueda ser aplicada, una multa de hasta aproximadamente USD\$50 millones (60.000 UTA).

A este respecto, cabe precisar que el 17 de agosto de 2023, se publicó en el Diario Oficial la Ley chilena N° 21.595, que corresponde a la Ley de Delitos Económicos (LDE). Esta entró en vigor en esa misma fecha en cuanto a las personas naturales y entrará en vigor con respecto a las personas jurídicas (por ejemplo, como LATAM Airlines Group) el 1 de septiembre de 2024.

Entre otras cosas, la LDE modifica considerablemente la actual regulación de la responsabilidad penal aplicable a las personas jurídicas.. Por ejemplo:

1. Amplía la lista de delitos que pueden desencadenar la responsabilidad penal de la persona jurídica de 20 a unos 230 delitos.

2. Extiende los individuos capaces de desencadenar la responsabilidad penal de una persona jurídica que, en su versión modificada, consisten en:

- Quienes desempeñen un cargo, puesto o funciones dentro de la persona jurídica correspondiente.

- Aquellos que prestan servicios gestionando los asuntos de la persona jurídica con terceros, con o sin representación.

- Aquellas personas físicas incluidas en los apartados (a) y (b) anteriores que (i) presten servicios a otra persona jurídica o (ii) sean propietarias o participen en esa otra persona jurídica de forma que la otra persona jurídica carezca de autonomía operativa (es decir, un empleado de una filial controlada puede desencadenar la responsabilidad penal de la controladora).

3. Añade el nombramiento por los tribunales de un supervisor de la persona jurídica como posible sanción u orden de protección que puede adoptarse durante la fase de investigación del proceso penal. Las instrucciones del supervisor son vinculantes para la compañía.

4. Ya no requerirá que el delito sea cometido a favor de la persona jurídica para que esta sea penalmente responsable.

La persona jurídica solo quedará exenta de esta responsabilidad cuando el delito se cometa exclusivamente contra dicha persona jurídica.

5. Habrá un sistema especial de multas diarias para las personas jurídicas. En este caso, las multas potencialmente aplicables oscilarán entre aproximadamente USD\$725 y USD\$145 millones.

Como se ha descrito anteriormente en el apartado "—Derechos de ruta—Política de precios de tarifas aéreas", en virtud de la Resolución N° 445 de agosto de 1995, el TDLC aprobó una fusión entre LAN Chile y LADECO, pero impuso un plan específico de autorregulación de tarifas para el mercado nacional de pasajeros aéreos conforme a la directiva del TDLC de mantener un entorno competitivo dentro del mercado nacional. Este Plan de Política de Fijación de Tarifas Aéreas fue actualizado por el TDLC particularmente para mantener su objetivo que consiste en una regulación tarifaria, a través de la cual se establecen tarifas máximas en rutas no competitivas bajo un esquema de cumplimiento mensual.

En tanto, desde octubre de 1997, LATAM y LATAM Chile siguen un plan de autorregulación, que fue modificado y aprobado por el TDLC en julio de 2005 y posteriormente, en septiembre de 2011.

A su vez, en febrero de 2010, la FNE cerró la investigación iniciada en 2007 sobre el cumplimiento de este plan de autorregulación por parte del grupo LATAM y no se emitieron más observaciones.

Por su parte, en junio de 2012, las autoridades antimonopolio de Chile y Brasil impusieron ciertas medidas de mitigación como parte de su aprobación de la combinación de LAN y TAM. Además, la asociación también se presentó a las autoridades antimonopolio de Alemania, Italia, España y Argentina. Todas estas jurisdicciones concedieron autorizaciones incondicionales para esta transacción. Para más información sobre estas medidas paliativas, véase más abajo.

El 21 de septiembre de 2011, el TDLC emitió una decisión (la "Decisión") con respecto al proceso de consulta iniciado el 28 de enero de 2011, en relación con la combinación de LAN y TAM. En esta, el TDLC indicó que aprobó la fusión propuesta de LAN y TAM, sujeta a 14 condiciones que se describen de forma general a continuación:

1. Permutar determinados slots en el aeropuerto de Guarulhos, en São Paulo (Brasil), para que las utilice un tercero ocasional interesado en ofrecer vuelos directos sin escalas entre São Paulo y Santiago;

2. Ampliación del programa de fidelización a las aerolíneas que operen o estén dispuestas a operar las rutas Santiago (Chile) - São Paulo (Brasil); Santiago (Chile) - Río de Janeiro (Brasil); Santiago (Chile) - Montevideo (Uruguay); y Santiago (Chile) - Asunción (Paraguay) durante el periodo de cinco años a partir de la entrada en vigor de la combinación;

3. Ejecución de acuerdos interlínea con las compañías aéreas que operan las rutas Santiago (Chile) - São Paulo (Brasil); Santiago (Chile) - Río de Janeiro (Brasil); y Santiago (Chile) - Asunción (Paraguay);

4. Determinadas restricciones de capacidad y otras restricciones transitorias aplicables a la ruta Santiago (Chile) - São Paulo (Brasil);

5. Ciertas modificaciones del plan de autorregulación de tarifas de LAN aprobadas por el TDLC con respecto al negocio nacional de pasajeros de LAN;

6. La obligación de LATAM de renunciar a una alianza global de aerolíneas en un plazo de 24 meses a partir de la fecha en que se haga efectiva la combinación, excepto en el caso de que el TDLC apruebe lo contrario o bien, de optar por no participar en ninguna alianza global de aerolíneas;

7. Ciertas restricciones a los acuerdos de código compartido fuera de la alianza global de aerolíneas a la que pertenece

LATAM para rutas con origen o destino en Chile o que conecten con Norteamérica y Europa o con Avianca/TACA o Gol para rutas internacionales en Sudamérica, incluyendo la obligación de consultar con, y obtener la aprobación de, el TDLC previo a la ejecución de algunos de esos acuerdos de código compartido (la "Séptima Condición");

8. El abandono de cuatro frecuencias de tráfico aéreo con derechos de libertad entre Chile y Perú, las limitaciones para adquirir más de 75% de las frecuencias de tráfico aéreo en esa ruta y los períodos en que las autoridades chilenas pueden conceder frecuencias de tráfico aéreo a LATAM;

9. Emisión de una declaración de LATAM apoyando la apertura unilateral de los cielos domésticos chilenos (cabotaje) y abstención de cualquier acción que impida dicha apertura;

10. Promoción por parte de LATAM del crecimiento y normal funcionamiento de los aeropuertos de Guarulhos (Brasil) y Arturo Merino Benítez (Chile), para facilitar el acceso de otras compañías aéreas a los mismos;

11. Ciertas restricciones relativas a los incentivos a las agencias de viajes;

12. Mantener temporalmente 12 vuelos semanales de ida y vuelta entre Chile y Estados Unidos y al menos siete vuelos semanales sin escalas de ida y vuelta entre Chile y Europa;

13. Ciertas restricciones transitorias al aumento de tarifas en las rutas Santiago-São Paulo y Santiago-Río de Janeiro para el negocio de pasajeros y en las rutas Chile-Brasil para el negocio de carga; y

14. Contratar a un consultor independiente, experto en operaciones aéreas, para que, en coordinación con la FNE, supervise y audite el cumplimiento de las condiciones impuestas por la Decisión durante 36 meses.

Alrededor de junio de 2015, la FNE inició una demanda legal

contra LATAM ante el TDLC alegando que LATAM no estaba cumpliendo con ciertas condiciones de mitigación relacionadas con los acuerdos de código compartido con aerolíneas fuera de la alianza global de LATAM, como se menciona anteriormente, en la séptima condición. Aunque LATAM se opuso a esta alegación y respondió a la reclamación. En consecuencia, se llegó a un acuerdo transaccional entre la FNE y LATAM (el "Acuerdo de Conciliación"). Este, que fue aprobado por el TDLC el 22 de diciembre de 2015, puso fin al proceso judicial iniciado por la FNE y no determinó ninguna violación por parte de LATAM de las resoluciones del TDLC o de cualquier normativa antimonopolio aplicable por parte de LATAM.

No obstante, el Acuerdo de Conciliación sí establecía la obligación de LATAM de modificar y rescindir determinados acuerdos de código compartido y de contratar a un consultor tercero independiente, que actuaría como asesor de la FNE para supervisar el cumplimiento por parte de LATAM de la Séptima Condición y del Acuerdo de Conciliación.

A su vez, el 31 de octubre de 2018, el TDLC aprobó los acuerdos comerciales conjuntos (JBA, por sus siglas en inglés) entre LATAM y American Airlines, y entre LATAM e International Airlines Group (IAG), sujetos a nueve medidas de mitigación. El 23 de mayo de 2019 la Corte Suprema de Chile revocó la decisión del TDLC de aprobar estos acuerdos y, a fines de 2019, LATAM decidió poner fin a ambos acuerdos.

En tanto, el 15 de octubre de 2019, LATAM Airlines Group fue notificada de que la Fiscalía Nacional Económica de Chile (FNE) había iniciado una investigación en relación con un acuerdo de empresa conjunta (*joint venture agreement*) celebrado entre LATAM Airlines Group y Delta Airlines Inc. (Delta).

Por su parte, el 13 de agosto de 2021, Delta y LATAM llegaron a un acuerdo extrajudicial con la FNE para cerrar la investigación y permitir la aplicación de su acuerdo de empresa conjunta, sujeto a ciertas medidas de mitigación. De esta manera, el 28 de octubre de 2021, el acuerdo fue aprobado por el TDLC.

Cabe precisar que las medidas de mitigación incluían, entre otras, la obligación para LATAM de restringir y aislar los intercambios de información y las bases de datos relacionadas con los mercados de la empresa conjunta, así como la actualización del programa de *compliance* de la compañía. Asimismo, el acuerdo impone ciertas obligaciones a Delta y a los miembros del directorio de LATAM nombrados con los votos de Delta, tales como declaraciones juradas que atestigüen la independencia de los directores de LATAM nombrados con los votos de Delta, medidas de cumplimiento (*compliance*) para restringir el intercambio de información comercial sensible y formación antimonopolio periódica en relación con sus obligaciones en virtud del acuerdo.

En relación con lo anterior, el 12 de agosto de 2021, LATAM fue notificada de una resolución emitida por la FNE en la que se alegaba el incumplimiento de las restricciones impuestas respecto de ciertos acuerdos de código compartido. No obstante, el 6 de noviembre de 2023, LATAM, Delta Air Lines y la FNE llegaron a un acuerdo extrajudicial para modificar parte de los acuerdos de código compartido, que fue aprobado por el TDLC el 7 de diciembre de 2023.

Brasil

El Consejo Administrativo de Defensa Económica (CADE) aprobó la combinación de LAN y TAM por decisión unánime durante su audiencia del 14 de diciembre de 2011, sujeta a las siguientes condiciones: (1) el nuevo grupo combinado (LATAM) debería abandonar una de las dos alianzas globales de las que formaba parte (*Star Alliance* o bien, *oneworld*); y (2) el nuevo grupo combinado (LATAM) debería ofrecer intercambiar dos pares de *slots* en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, para ser utilizados por un tercero ocasional interesado en ofrecer vuelos directos sin escalas entre São Paulo y Santiago de Chile. Estas imposiciones están en consonancia con las medidas de mitigación adoptadas por el TDLC, en Chile.

En tanto, el 24 de febrero de 2021, el CADE aprobó sin recursos el acuerdo de empresa conjunta (*joint venture*) entre Delta Air

Lines y LATAM Airlines Group. Anteriormente, en un caso separado, el CADE aprobó sin remedios la adquisición por parte de Delta Air Lines de hasta 20% de las acciones ordinarias de LATAM el 18 de marzo de 2020.

Uruguay

El 14 de diciembre de 2020, la autoridad antimonopolio de Uruguay (Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia) aprobó el Acuerdo de empresa conjunta entre LATAM y Delta Air Lines. El mismo acuerdo fue presentado ante la autoridad aeronáutica de Uruguay (la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica) el 21 de septiembre de 2020 y aprobado por defecto el 20 de diciembre de 2020, ya que el plazo otorgado por el Código Aeronáutico a la autoridad para resolver sobre el asunto expiró (90 días después de la presentación).

Estados Unidos

El 8 de julio de 2020, LATAM y Delta Air Lines solicitaron la aprobación y autorización antimonopolio de todos los acuerdos relacionados con su acuerdo de empresa conjunta ante el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT, por sus siglas en inglés). De esta manera, el 30 de septiembre de 2022, el DOT aprobó el acuerdo de empresa conjunta (*joint venture*) entre Delta Air Lines y LATAM Airlines Group.

Colombia

El 4 de septiembre de 2020, LATAM y Delta Air Lines solicitaron la aprobación del acuerdo de empresa conjunta ante Aerocivil, que fue finalmente recibida el 10 de mayo de 2021.

Hechos esenciales

NCG 461: 9 HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

Santiago, 09 de marzo de 2023 OTROS

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

Como fuera informado mediante hecho esencial de fecha 15 de diciembre de 2022, con fecha 3 de noviembre de 2022, LATAM emergió de su proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”). Sin perjuicio de lo anterior, ciertas normas del Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América imponen todavía ciertas obligaciones a la Compañía. Una de dichas obligaciones consiste en emitir como parte del cierre del Procedimiento Capítulo 11, en forma trimestral, informes denominados “Post Confirmation Reports” (“PCR”).

En virtud de lo anterior, ponemos a disposición de vuestra Comisión y del mercado en general, el PCR trimestral correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022, el cual fue emitido con fecha de hoy junto con los estados financieros anuales y que se incluye a continuación como Anexo.

El PCR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones posteriores a la salida del Procedimiento Capítulo 11. Sin limitar la generalidad de lo anterior, la presente información financiera

no constituye ni reemplaza de forma alguna la entrega de los estados financieros correspondientes a la Comisión y al mercado, en cuanto a los requisitos de contenido, procedimientos y plazos de presentación dispuestos por dicho Servicio en la normativa vigente.

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

Santiago, 09 de marzo de 2023 OTROS

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

Con fecha de hoy, el Directorio de LATAM en sesión extraordinaria aprobó los Estados Financieros Anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre del año 2022, los cuales reportan una utilidad del ejercicio de USD\$1.339.210.295. Por otro lado, la Compañía tiene pérdidas acumuladas de ejercicios anteriores por la cantidad de USD\$8.841.105.611, las cuales obedecen principalmente a los resultados negativos debido al impacto de la pandemia del COVID-19 en las operaciones del negocio desde 2020 a 2022. Atendido lo anterior, las utilidades del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 deben destinarse primeramente a absorber dichas pérdidas. Aplicadas

estas operaciones, LATAM tiene pérdidas netas acumuladas por USD\$7.501.895.316 al 31 de diciembre de 2022. Por lo expuesto, no corresponde repartir dividendos con cargo al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022.

En esta misma sesión, el Directorio acordó recomendar a los accionistas disminuir el capital social en la cantidad de USD\$7.501.895.316, mediante la absorción del total de las pérdidas netas acumuladas indicadas en el párrafo que precede. Para tales efectos, en los próximos días el Directorio contempla convocar a una junta extraordinaria de accionistas para pronunciarse sobre esta materia.

Santiago, 27 de marzo de 2023 CITACIÓN A JUNTAS ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS

De conformidad con el artículo 9° e inciso segundo del artículo 10° de la Ley N°18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, de vuestra Comisión, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad”):

El Directorio de la Sociedad, en sesión celebrada con fecha de hoy, acordó citar a Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse el día 20 de abril de 2023, a las 11:00 horas, y a Junta Extraordinaria de Accionistas, que se celebrará inmediatamente a continuación de la anterior, las que se llevarán a efecto en Mac-Iver 125, piso 17, Santiago, con el objeto de conocer o pronunciarse, según corresponda, sobre las materias que se indican a continuación:

Junta Ordinaria de Accionistas

La Junta Ordinaria tendrá por objeto las siguientes materias:

- Memoria, Balance y Estados Financieros correspondientes al Ejercicio 2022; la situación de la Sociedad; y respectivo informe de la Empresa de Auditoría Externa;
- Remuneración del Directorio para el Ejercicio 2023;

• Remuneración y presupuesto del Comité de Directores para el Ejercicio 2023;

- Designación de la Empresa de Auditoría Externa;
- Designación de Clasificadoras de Riesgo;
- Determinación del periódico para las publicaciones que deba hacer la Sociedad;
- Cuenta de las operaciones con partes relacionadas; y
- Otras materias de interés social que sean propias de la Junta Ordinaria de Accionistas.

Junta Extraordinaria de Accionistas

La Junta Extraordinaria tendrá por objeto las siguientes materias:

1. Acordar una disminución del capital de la Sociedad mediante la absorción de las pérdidas acumuladas de la Sociedad al 31 de diciembre de 2022, una vez imputadas las utilidades del Ejercicio 2022 a dichas pérdidas acumuladas;
2. Acordar una disminución del capital de la Compañía mediante la absorción de la cuenta patrimonial de “Acciones propias en cartera”, producida con motivo de la disminución de pleno derecho del capital social de enero de 2012 que tuvo lugar de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 27 de la Ley sobre Sociedades Anónimas;
3. Reconocer cualquier modificación al capital social que se haya producido a consecuencia de colocaciones de acciones y bonos convertibles efectuadas con cargo al aumento de capital aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 5 de julio de 2022; y deducir del capital pagado los costos de emisión y colocación de dichas acciones y bonos convertibles; y
4. En general, adoptar las reformas de estatutos sociales y todos los demás acuerdos, que fueren necesarios o convenientes para llevar a efecto las decisiones que adopte la Junta.

Tendrán derecho a participar en las Juntas, y a ejercer en ellas su derecho a voz y voto, los titulares de acciones inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil

anterior al día de su celebración, es decir, inscritos a la medianoche del día 14 de abril de 2023.

Se ha resuelto que las Juntas se celebren en forma remota, con el objeto de evitar que las personas que asistan a las mismas se expongan a contagio. Para ello, el accionista interesado en participar en las Juntas, o su representante, deberá, hasta las 15:00 horas del día anterior a las Juntas, registrarse mediante el envío de un correo electrónico a la casilla registrojuntas@dvc.cl, manifestando su interés de participar en las Juntas, adjuntando una imagen escaneada de su cédula de identidad por ambos lados o su pasaporte; del poder, si procediera; y del formulario de solicitud de participación a las Juntas. Las Juntas se llevarán a efecto por la plataforma de videoconferencia Zoom y las votaciones por aclamación o votación a viva voz, o bien mediante la plataforma de votación electrónica que provee DCV Registros S.A. a la cual se ingresará a través de la plataforma Click&Vote, a través del vínculo “Unirse a la Junta”. El resto de la documentación requerida y la información con más detalle respecto de cómo registrarse, participar y votar en forma remota en las Juntas y demás aspectos que sean procedentes al efecto, quedarán disponibles y se comunicarán oportunamente a través de un instructivo que será subido al sitio web de la Sociedad, www.latamairlinesgroup.net.

Los avisos de convocatoria serán publicados en el Diario La Tercera, de Santiago, los días 10, 12 y 17 de abril de 2023.

Los accionistas podrán obtener copia de los documentos que fundamentan las materias sobre las cuales deberán pronunciarse en las Juntas, a contar del 10 de abril de 2023, en el sitio web de la Sociedad, www.latamairlinesgroup.net. Además, todo accionista que desee obtener copia de dichos documentos puede contactar, también a contar del 10 de abril de 2023, al departamento de atención a los inversionistas de la Sociedad a la dirección de correo electrónico InvestorRelations@latam.com o al teléfono (56-2) 2565-8785, con tal objeto. Entre tales documentos, se encontrarán disponibles la información sobre las alternativas de empresas de auditoría externa que

se propondrán a la Junta Ordinaria para el Ejercicio 2023 y sus respectivos fundamentos.

Santiago, 03 de mayo de 2023 OTROS

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

- Como fuera informado mediante hecho esencial de fecha 15 de diciembre de 2022, con fecha 3 de noviembre de 2022, LATAM emergió de su proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”). Sin perjuicio de lo anterior, ciertas normas del Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América imponen todavía ciertas obligaciones a la Compañía. Una de dichas obligaciones consiste en emitir como parte del cierre del Procedimiento Capítulo 11, en forma trimestral, informes denominados “*Post Confirmation Reports*” (“PCR”).

- En virtud de lo anterior, ponemos a disposición de vuestra Comisión y del mercado en general, el PCR trimestral correspondiente al ejercicio terminado el 31 de marzo de 2023, el cual, junto con los estados financieros trimestrales, fue emitido con fecha de hoy y se incluye a continuación como Anexo.

- El PCR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones posteriores a la salida del Procedimiento Capítulo 11. Sin limitar la generalidad de lo anterior, la presente información financiera no constituye ni reemplaza de forma alguna la entrega de los

estados financieros correspondientes a la Comisión y al mercado, en cuanto a los requisitos de contenido, procedimientos y plazos de presentación dispuestos por dicho Servicio en la normativa vigente.

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

Santiago, 02 de agosto de 2023 OTROS

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

- Como fuera informado mediante hecho esencial de fecha 15 de diciembre de 2022, con fecha 3 de noviembre de 2022, LATAM emergió de su proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”). Sin perjuicio de lo anterior, ciertas normas del Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América imponen todavía ciertas obligaciones a la Compañía. Una de dichas obligaciones consiste en emitir como parte del cierre del Procedimiento Capítulo 11, en forma trimestral y hasta el cierre del caso, informes denominados “*Post Confirmation Reports*” (“PCR”).

- Con fecha 29 de junio de 2023, luego de la resolución sustancial de los asuntos restantes en el Procedimiento Capítulo 11 y todas las apelaciones de la Orden de Confirmación, el *Bankruptcy Court* emitió el decreto final en el Procedimiento del Capítulo 11 y ordenó el cierre del caso (la “Fecha de Cierre”).

- En virtud de lo anterior, ponemos a disposición de vuestra Comisión y del mercado en general el último PCR con información parcial hasta la Fecha de Cierre, el cual, junto con los estados financieros trimestrales al 30 de junio de 2023, fue emitido con fecha de hoy y se incluye a continuación como Anexo.

- El PCR no reemplaza de manera alguna la información financiera que la Compañía entrega regularmente conforme a las normas de valores y/o regulación aplicable y ha sido preparado con el fin exclusivo de dar cumplimiento a las obligaciones posteriores a la salida del Procedimiento Capítulo 11. Sin limitar la generalidad de lo anterior, la presente información financiera no constituye ni reemplaza de forma alguna la entrega de los estados financieros correspondientes a la Comisión y al mercado, en cuanto a los requisitos de contenido, procedimientos y plazos de presentación dispuestos por dicho Servicio en la normativa vigente.

En consecuencia, y sin perjuicio de las demás limitaciones detalladas en el PCR, hacemos presente que la información contenida en este reporte, realizado exclusivamente para cumplir con las obligaciones posteriores a la salida del Procedimiento Capítulo 11, no se encuentra auditada, tiene un alcance limitado y cubre un período restringido de tiempo. Por tanto, dicha información se encuentra sujeta y calificada por lo indicado en nuestros estados financieros trimestrales al 30 de junio de 2023 divulgados con esta misma fecha, incluida la revisión limitada de los auditores externos cuando corresponda.

Factores de riesgo

GRI 3-3

NCG 461: 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

Los siguientes factores de riesgo, así como otros factores de riesgo importantes descritos en otros informes que se presentan o se depositan ante la Comisión del Mercado de Valores (SEC, por sus siglas en inglés), podrían afectar a los resultados reales del grupo LATAM y hacer que estos difirieran materialmente de los expresados en cualquier declaración prospectiva realizada por nosotros o en nuestro nombre.

Para evaluar los riesgos señalados en los factores de riesgo, el grupo LATAM dispone de un modelo de riesgo global que abarca diversos aspectos de nuestro negocio y se revisa trimestralmente. Este modelo de riesgo sirve de marco para identificar, evaluar y mitigar los riesgos potenciales que pueden afectar a la organización.

No obstante, el grupo entiende que el panorama de riesgos evoluciona y, por tanto, revisa continuamente su modelo de riesgos para garantizar su relevancia y eficacia al atender los riesgos emergentes.

En particular, como el grupo LATAM es una empresa no estadounidense, existen riesgos asociados a la inversión en sus ADS que no son típicos de las inversiones en acciones de empresas estadounidenses. Por ello, antes de tomar una decisión de inversión, se debería considerar detenidamente toda la información contenida en este documento, incluida la que se describe a continuación.

Resumen de los factores de riesgo

A continuación, se resumen los principales riesgos que podrían afectar negativamente las actividades, operaciones y los resultados financieros del grupo LATAM.

Riesgos relacionados con el negocio

- Los elevados niveles de competencia en el sector aéreo y la consolidación o fusión de competidores en los mercados en los que opera el grupo pueden afectar negativamente el nivel de operaciones.
- Algunos de los competidores pueden recibir apoyo externo, lo que podría afectar de manera adversa la posición competitiva del grupo.
- La actividad y los resultados de las operaciones del grupo pueden verse afectados de manera adversa si no se logra obtener y mantener rutas, accesos aeroportuarios y slots adecuados, y otros permisos de explotación.
- No es posible asegurar que en el futuro el grupo tendrá acceso a las instalaciones adecuadas y a los derechos de aterrizaje necesarios para realizar sus planes de expansión.
- El grupo depende de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos países diferentes y el negocio puede verse afectado si alguna de las alianzas estratégicas o relaciones comerciales termina.
- El no lograr la implementación de la estrategia del grupo o en la adaptación de dicha estrategia a la situación actual perjudicaría al negocio del grupo y al valor de mercado de sus ADS y acciones ordinarias.
- El grupo LATAM puede enfrentar dificultades para encontrar, formar y retener empleados, lo que puede provocar un aumento de los costos y mermar su capacidad para ejecutar la estrategia e implantar iniciativas operativas.
- Si el grupo pierde ejecutivos y otros empleados clave y no son sustituidos por individuos con aptitudes comparables o si no logra mantener la cultura de su empresa, su negocio y los resultados de sus operaciones podrían verse afectados de manera adversa.

- El negocio puede enfrentar consecuencias adversas si el grupo no es capaz de alcanzar acuerdos de negociación colectiva satisfactorios con los empleados sindicados. Las acciones colectivas de los empleados podrían causar interrupciones operativas y afectar el negocio de manera adversa.
- El grupo depende de mantener una elevada tasa de utilización de los aviones para aumentar sus ingresos y absorber sus costos fijos, lo que lo hace especialmente vulnerables a los retrasos.
- Las operaciones del grupo están sujetas a fluctuaciones en el suministro y el costo del combustible de aviación, que podrían afectar su negocio de manera adversa.
- El grupo está expuesto a aumentos en las tarifas de aterrizaje y otros cargos por servicios aeroportuarios que podrían tener un efecto adverso sobre su margen y posición competitiva.
- Una parte importante de los ingresos de carga del grupo proviene de relativamente pocas categorías de productos y puede verse impactado por acontecimientos que afecten su producción, comercio o demanda.
- Una acumulación de devoluciones de pasajes podría tener un efecto adverso en los resultados financieros del grupo.
- Si el grupo no puede incorporar aviones arrendados a la flota a precios y condiciones aceptables en el futuro, su negocio podría verse afectado de manera adversa.
- Los aumentos de los costos de los seguros y/o las reducciones significativas de la cobertura podrían perjudicar la situación financiera y los resultados de las operaciones del grupo.
- Los aumentos de los costos de mano de obra, que constituyen una parte importante de los gastos operativos totales, podrían afectar directamente los beneficios del grupo.
- El grupo enfrenta riesgos de reputación relacionados con el

uso de sus redes sociales.

Seguridad y riesgos operativos

- El grupo LATAM depende de un número limitado de proveedores para determinadas piezas de aviones y motores. De hecho, vuela y depende de aviones Airbus y Boeing, y su negocio podría verse afectado de manera adversa si no recibe entregas puntuales de aviones, si los aviones de estos proveedores dejan de estar disponibles o si el público desarrolla una percepción negativa de los aviones que se utilizan en sus operaciones.
- Los problemas con los sistemas de control del tráfico aéreo u otros fallos técnicos podrían interrumpir las operaciones y tener un efecto material adverso en el negocio del grupo LATAM.
- Las pérdidas y responsabilidades en caso de accidente de uno o más de los aviones podrían afectar materialmente el negocio.
- Los problemas técnicos y operativos prolongados con la infraestructura aeroportuaria en las ciudades donde el grupo tiene una presencia importante pueden tener un efecto material adverso en sus operaciones.
- El negocio del grupo puede verse afectado negativamente por una recesión en el sector aéreo causada por acontecimientos exógenos que afecten el comportamiento de los viajeros o aumenten los costos, como los: brotes de enfermedades, condiciones meteorológicas y catástrofes naturales, guerras o atentados terroristas.
- Las repercusiones de una pandemia y los esfuerzos para mitigar la propagación de un virus pueden afectar el negocio, las operaciones y los resultados financieros del grupo de manera adversa.
- Interrupciones o brechas de seguridad en los sistemas o la infraestructura tecnológica de información podrían interferir en las operaciones, comprometer la información de pasajeros o empleados y exponer al grupo a responsabilidades, lo que

podría tener un efecto adverso en su negocio y reputación.

Riesgos relacionados con el sector aéreo y los países en los que el grupo LATAM opera

- Dado que los resultados dependen en gran medida de las condiciones económicas de los países en los que el grupo opera, unas condiciones económicas negativas en esos países podrían afectar de manera adversa la actividad y los resultados de las operaciones del grupo y hacer que disminuya el precio de mercado de sus acciones ordinarias y ADS.
- Los gobiernos latinoamericanos han ejercido y siguen ejerciendo una influencia significativa sobre sus economías.
- La inestabilidad política y los disturbios sociales en América Latina pueden afectar negativamente el negocio.
- Dado que el negocio depende en gran medida de terceros proveedores de servicios, si estos no se desempeñan como se espera o si se interrumpe la relación del grupo con ellos o la prestación de sus servicios, podría haber un efecto adverso en la situación financiera y los resultados de las operaciones del grupo.
- Los resultados financieros del grupo están expuestos a fluctuaciones cambiarias.

Riesgos medioambientales y regulatorios

- Las operaciones están sujetas a normativas medioambientales locales, nacionales e internacionales; los costos de cumplimiento de la normativa aplicable, o las consecuencias de su incumplimiento, podrían afectar negativamente los resultados, el negocio o la reputación del grupo.
- El negocio puede verse afectado de manera adversa por las consecuencias del cambio climático.
- El negocio está muy regulado y los cambios en el entorno

normativo de los distintos países podrían afectar negativamente el negocio y los resultados de las operaciones del grupo.

- El grupo está sujeto a las leyes y los reglamentos anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero y antimonopolio en Chile, Brasil, Perú, Estados Unidos y en los demás países en los que opera. La violación de cualquiera de estas leyes o regulaciones podría tener un efecto material adverso en la reputación y en los resultados de las operaciones y situación financiera del grupo.
- El grupo está sujeto a riesgos relacionados con litigios y procesos administrativos que podrían afectar negativamente su negocio y sus resultados financieros en caso de una sentencia desfavorable.
- Los rápidos avances tecnológicos y la digitalización podrían generar riesgos en la aplicación y el control regulatorio del grupo.
- La reputación y marca del grupo podrían verse afectadas negativamente si este no avanza en la consecución de sus objetivos de sostenibilidad medioambiental y diversidad, equidad e inclusión.

Riesgos relacionados con el endeudamiento

- El grupo tiene importantes necesidades de liquidez y sigue buscando diversas opciones de financiación. El negocio podría verse afectado de manera adversa si el grupo no logra cubrir su deuda o satisfacer sus futuras necesidades de financiación.
- El grupo contempla una exposición significativa al SOFR y a otros tipos de interés variables; aumentos de las tasas de interés generarán incrementos en el costo de financiación y pueden tener efectos adversos en la situación financiera y en los resultados de sus operaciones.
- Los contratos de deuda contienen diversas cláusulas afirmativas, negativas y financieras, que podrían limitar la capacidad del grupo para desarrollar el negocio. El incumplimiento de de-

terminadas cláusulas negativas también podría desencadenar un caso de incumplimiento y aceleración del endeudamiento del grupo.

Riesgos relacionados con las acciones ordinarias y ADR

- Los principales accionistas pueden tener intereses distintos de los de los titulares de los ADR.
- Los titulares de los ADR pueden verse perjudicados por la dilución sustancial de las acciones representadas por los ADR.
- La negociación de los ADS y acciones ordinarias en los mercados de valores es limitada y podría experimentar una menor liquidez y mayor volatilidad de precios.
- Los titulares de los ADR pueden verse perjudicados por las devaluaciones de las divisas y las fluctuaciones de los tipos de cambio.
- Futuros cambios en los controles de inversión extranjera y en los impuestos de retención en Chile podrían afectar negativamente a los residentes no chilenos que inviertan en las acciones del grupo.
- Es posible que los titulares de los ADS no puedan ejercer derechos preferentes en determinadas circunstancias.

El grupo no está obligado a revelar a los inversionistas tanta información como la que debe revelar un emisor estadounidense y, por ende, es posible que se reciba menos información acerca del grupo de la que se recibiría de una empresa estadounidense comparable.

A continuación se entrega el detalle de los factores de riesgo expuestos anteriormente:

Riesgos relacionados con el negocio

Los elevados niveles de competencia en el sector aéreo y la

consolidación o fusión de competidores en los mercados en los que opera el grupo pueden afectar negativamente el nivel de operaciones.

La actividad, situación financiera y resultados operativos podrían verse afectados de manera adversa por los elevados niveles de competencia dentro del sector, en particular, la entrada de nuevos competidores en los mercados en los que opera el grupo y la posible aplicación de estrategias de precios agresivas por parte de la competencia. Las aerolíneas compiten principalmente a nivel de las tarifas, frecuencias y fiabilidad del servicio, el reconocimiento de la marca, las amenidades para los pasajeros (como los programas de fidelización) y la disponibilidad y conveniencia de otros servicios de pasajeros o carga. Las aerolíneas nuevas y existentes (y las compañías que prestan servicios de transporte terrestre de carga o pasajeros) podrían entrar en los mercados del grupo y competir en cualquiera de estas bases, incluso ofreciendo precios más bajos, servicios más atractivos o aumentando su oferta de rutas en un esfuerzo por ganar mayor participación de mercado.

Las aerolíneas de bajo costo tienen un impacto importante en los ingresos del sector, dados sus bajos costos unitarios. Los menores costos permiten a las aerolíneas de bajo costo ofrecer tarifas baratas que, a su vez, permiten a los clientes sensibles a los precios volar o cambiar de las aerolíneas tradicionales a las de bajo costo. En los últimos años, se ha observado un mayor interés por el desarrollo del modelo de bajo costo en toda América Latina. Por ejemplo, Sky Airline y JetSmart son los principales competidores en los mercados de Chile y Perú y ambos tienen modelos de negocio de bajo costo. Además, la pandemia de COVID-19 ha provocado cambios en los modelos de negocio, con la transición de Avianca a un modelo de bajo costo. Asimismo, algunas de estas aerolíneas han seguido estrategias de consolidación mediante alianzas o fusiones con compañías tradicionales. Ejemplos de ello son la creación del Grupo Abra (Avianca y Gol) y la reciente aprobación por las autoridades competentes de la adquisición por American Airlines de una participación minoritaria en JetSmart.

En el negocio de carga, empresas como Maersk, CMA CGM y MSC han empezado a competir en el transporte aéreo, en parte debido a la pandemia de COVID-19 y a la escasez de contenedores; las aerolíneas CMA CGM y Air France-KLM han acordado compartir espacio de carga en sus aviones; y American Airlines Cargo y Web Cargo se han asociado para aumentar sus destinos. Estas consolidaciones, fusiones o nuevas alianzas podrían seguir apareciendo, aumentando la concentración y los niveles de competencia.

De igual manera, como resultado del entorno competitivo, puede producirse una mayor consolidación en el sector de las aerolíneas latinoamericanas y mundiales, ya sea mediante adquisiciones, empresas conjuntas, asociaciones o alianzas estratégicas. El grupo no puede predecir los efectos de una mayor consolidación del sector. Además, la consolidación del sector aéreo y los cambios en las alianzas internacionales seguirán afectando el panorama competitivo del sector y pueden dar lugar al desarrollo de aerolíneas y alianzas con mayores recursos financieros, redes mundiales más extensas y estructuras de costos reducidas.

Los planes estratégicos de crecimiento internacional dependen, en parte, de la recepción de las aprobaciones regulatorias de los países en los que el grupo planea ampliar sus operaciones con acuerdos de negocios conjuntos (JBA, por sus siglas en inglés). Es posible que el grupo no pueda obtener esas autorizaciones, mientras que otros competidores sí lo logren. En consecuencia, es posible que no se pueda competir por las mismas rutas que los competidores, lo que podría disminuir la participación de mercado del grupo y afectar negativamente sus resultados financieros. No es posible garantizar los beneficios que, en su caso, se puedan obtener de tales acuerdos.

Algunos de los competidores pueden recibir apoyo externo, lo que podría afectar de manera adversa la posición competitiva del grupo.

Algunos de los competidores pueden recibir apoyos de fuentes externas, como sus gobiernos nacionales, que pueden no

estar al alcance del grupo. Estos apoyos pueden incluir, entre otras cosas, subvenciones, ayudas financieras o exenciones fiscales. Este apoyo podría colocar al grupo en una situación de desventaja competitiva y afectar de manera adversa las operaciones y los resultados financieros. Por ejemplo, Aerolíneas Argentinas tiene una larga historia de subvenciones gubernamentales. Asimismo, durante la pandemia de COVID-19, algunos competidores en rutas de larga distancia (como American Airlines, Delta Airlines, Southwest, United y Air France-KLM) recibieron ayudas públicas. Este apoyo podría situar al grupo en desventaja competitiva y afectar de manera adversa su negocio, situación financiera y resultados operativos.

La actividad y los resultados de las operaciones del grupo pueden verse afectados de manera adversa si no se logra obtener y mantener rutas, accesos aeroportuarios y slots adecuados, y otros permisos de explotación.

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

- limitaciones a la capacidad de 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 en virtud de acuerdos bilaterales; o
- la incapacidad de mantener los slots existentes y obtener slots adicionales.

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

No es posible garantizar que los acuerdos bilaterales existentes con los países en los que están radicadas las empresas del grupo y los permisos de gobiernos extranjeros seguirán vigentes. La

modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto material adverso en el negocio del grupo, su situación financiera y sus resultados de nuestras operaciones. La suspensión de su permiso para operar en determinados aeropuertos, destinos o slots o la imposición de otras sanciones también podrían tener un efecto adverso importante en su negocio. Un cambio en la administración de las leyes y los reglamentos actuales o la adopción de nuevas leyes y reglamentos en cualquiera de los países en los que opera el grupo que restrinjan sus rutas, aeropuertos u otros accesos puede tener un efecto material adverso en su negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

No es posible asegurar que en el futuro el grupo tendrá acceso a las instalaciones adecuadas y a los derechos de aterrizaje necesarios para realizar sus planes de expansión.

Algunos aeropuertos en los que opera actualmente el grupo o en los que tiene previsto operar en el futuro pueden tener limitaciones de capacidad e imponer diversas restricciones. Estas restricciones incluyen limitaciones en los slots de despegue y aterrizaje durante períodos específicos del día y restricciones en los niveles de ruido de los aviones. No se puede garantizar que el grupo podrá conseguir un número adecuado de slots, puertas de embarque y otras instalaciones en los aeropuertos para ampliar sus servicios de acuerdo con su estrategia de crecimiento. Asimismo, los aeropuertos que actualmente no están sujetos a limitaciones de capacidad podrían tenerlas en el futuro.

Además, las aerolíneas deben utilizar sus slots con regularidad y prontitud, pues de lo contrario, corren el riesgo de perderlos en favor de otras compañías. Si los slots u otros recursos aeroportuarios no están disponibles o se ven restringidos de algún modo, es posible que el grupo tenga que modificar los horarios, alterar las rutas o reducir la utilización de los aviones. También es posible que las autoridades de aviación de los países en los que opera el grupo modifiquen las normas de asignación de slots de despegue y aterrizaje. Un ejemplo de ello es el aeropuerto de São Paulo (Congonhas), donde los

slots operados anteriormente por Avianca Brasil fueron reasignados principalmente a Azul en 2019, después de que la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC) aprobara nuevas normas para la distribución de los slots. Asimismo, el 7 de junio de 2022, la ANAC aprobó la Resolución N° 682, por la que aprobó un nuevo reglamento para la coordinación aeroportuaria y definió las normas para la asignación y el control del uso de la infraestructura aeroportuaria mediante el uso de slots (por ejemplo, la coordinación de las horas de llegada y de salida) en los aeropuertos coordinados. También ha actualizado los parámetros aplicables a los aeropuertos de Congonhas, Guarulhos (Aeropuerto Internacional Gobernador André Franco Montoro), Río de Janeiro (Aeropuerto Santos Dumont), Recife (Aeropuerto Internacional Gilberto Freyre) y Pampulha (Aeropuerto Carlos Drummond de Andrade). La aparición de cualquiera de estos escenarios en las operaciones de LATAM podría tener un impacto financiero adverso en su negocio.

Asimismo, el grupo no puede garantizar que los aeropuertos que actualmente no tienen restricciones no las apliquen en el futuro o que las restricciones existentes no se vuelvan más onerosas. Estas restricciones pueden limitar su capacidad para seguir prestando servicios o ampliar sus operaciones en estos aeropuertos.

El grupo depende de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos países diferentes y el negocio puede verse afectado si alguna de las alianzas estratégicas o relaciones comerciales termina.

El grupo mantiene una serie de alianzas y otras relaciones comerciales en muchas de las jurisdicciones en las que operan LATAM y sus filiales. Estas alianzas o relaciones comerciales le permiten mejorar su red y, en algunos casos, ofrecer a sus clientes servicios que de otro modo no podrían ofrecer. Si alguna de sus 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 afectados negativamente.

El no lograr la implementación de la estrategia del grupo o en la adaptación de dicha estrategia a la situación actual perjudicaría al negocio del grupo y al valor de mercado de sus ADS y acciones ordinarias.

El grupo ha desarrollado un plan estratégico con el objetivo de convertirse en una de las aerolíneas más admiradas del mundo y renovar su compromiso de rentabilidad sostenida y rendimiento superior para los accionistas. Su estrategia requiere que identifique propuestas de valor atractivas para sus clientes, que encuentre eficiencias en sus operaciones diarias y que se transforme en una empresa más fuerte y resistente al riesgo. Uno de los principios del plan estratégico del grupo es la adopción continua de un nuevo modelo de viaje para los servicios nacionales e internacionales con el fin de abordar la dinámica cambiante de los clientes y del sector y para aumentar su competitividad.

El nuevo modelo de viaje se basa en la segmentación de los pasajeros y la desagregación de las tarifas, lo que permite que el transporte aéreo sea accesible a un público más amplio y con especial atención a quienes desean volar con más frecuencia y a quienes buscan un servicio premium. Este modelo requiere un esfuerzo continuo de reducción de costos y un aumento de los ingresos procedentes de actividades auxiliares. En relación con estos esfuerzos, el grupo sigue aplicando una serie de iniciativas para reducir el costo por ASK en todas sus operaciones, así como desarrollar nuevas iniciativas de *ingresos ancillary*.

Las dificultades en la aplicación de su estrategia pueden afectar de manera adversa el negocio del grupo, sus resultados operativos y el valor de mercado de sus ADS y acciones ordinarias.

El grupo LATAM puede enfrentar dificultades para encontrar, formar y retener empleados, lo que puede provocar un aumento de los costos y mermar su capacidad para ejecutar la estrategia e implantar iniciativas operativas.

El sector aéreo requiere mucha mano de obra. El grupo emplea a un gran número de pilotos, sobrecargos, técnicos de mantenimiento y otro personal operativo y administrativo,

como personal especializado en tecnología. La industria de la aviación ha experimentado de vez en cuando una escasez de personal cualificado, especialmente pilotos y técnicos de mantenimiento, que se ha intensificado en cierta medida durante la fase de recuperación del tráfico aéreo tras el punto álgido de la pandemia. En caso de que aumente bruscamente la rotación de empleados, sobre todo de pilotos y técnicos de mantenimiento, los costos de formación serán significativamente más elevados. LATAM no puede asegurar que será capaz de contratar, formar y retener a los gerentes, pilotos, técnicos y otros empleados cualificados que se necesitan para continuar las operaciones actuales o sustituir a los empleados salientes. Un aumento de la rotación de personal o la imposibilidad de contratar, formar y retener a empleados cualificados a un costo razonable podría afectar de manera adversa el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones. La pérdida de personal clave o una erosión importante de la moral de los empleados podría mermar la capacidad de ejecutar la estrategia e implementar las iniciativas operativas, lo que afectaría negativamente al grupo.

Si el grupo pierde directivos y otros empleados clave y no son sustituidos por individuos con aptitudes comparables o si no logra mantener la cultura de su empresa, su negocio y los resultados de sus operaciones podrían verse afectados de manera adversa. Además, el negocio puede enfrentar consecuencias adversas si el grupo no es capaz de alcanzar acuerdos de negociación colectiva satisfactorios con los empleados sindicados.

El grupo depende de la experiencia y los conocimientos del sector de sus altos ejecutivos y otros empleados clave para diseñar y ejecutar sus planes de negocio. Si experimenta una rotación importante de sus directivos y otros empleados clave y no logra sustituir a estos individuos con otros con aptitudes comparables o no consigue mantener su cultura de empresa, su desempeño podría verse afectado de manera adversa. Asimismo, es posible que el grupo no pueda atraer y retener a nuevos directivos cualificados y a otro personal clave en el futuro.

El negocio puede enfrentar consecuencias adversas si el grupo no es capaz de alcanzar acuerdos de negociación colectiva satisfactorios con los empleados sindicados. Las acciones colectivas de los empleados podrían causar interrupciones operativas y afectar el negocio de manera adversa.

Al 31 de diciembre de 2023, aproximadamente 45% de los empleados del grupo, incluyendo personal administrativo, tripulación de cabina, sobrecargos, pilotos y técnicos de mantenimiento, están afiliados a sindicatos y tienen contratos y convenios colectivos que expiran periódicamente. El negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones podrían verse afectados negativamente si no se llegara a un acuerdo con algún sindicato que represente a dichos empleados o si el acuerdo con un sindicato contuviera condiciones que no se ajustaran a las expectativas o que impidieran al grupo competir eficazmente con otras aerolíneas.

Algunos grupos de empleados, como pilotos, sobrecargos, mecánicos y el personal de los aeropuertos, tienen conocimientos muy especializados. En consecuencia, las acciones de estos grupos, como huelgas, paros o interrupciones laborales, podrían perturbar gravemente las operaciones y afectar de manera adversa los resultados operativos y financieros del grupo, así como su imagen.

Una huelga, interrupción o paro laboral o cualquier conflicto prolongado con los empleados representados por cualquiera de estos sindicatos podría tener un impacto adverso en las operaciones. Estos riesgos suelen agravarse durante los periodos de renegociación con los sindicatos, lo que suele ocurrir cada dos o cuatro años, según la jurisdicción y el sindicato. Cualquier convenio colectivo renegociado podría conllevar importantes aumentos salariales y el consiguiente incremento de los gastos operativos del grupo. Si no se llega a un acuerdo durante las negociaciones con los sindicatos, el grupo podría verse obligado a iniciar un proceso de arbitraje, utilizar recursos financieros y de gestión y, potencialmente, a aceptar condiciones menos favorables que las de sus convenios vigentes.

Los empleados que actualmente no están afiliados a sindicatos también pueden formar nuevos sindicatos que pueden buscar mayores aumentos salariales o beneficios.

El 6 de octubre de 2023, los controladores aéreos sindicalizados afiliados al Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo (ATC) de Chile llevaron a cabo una huelga nacional parcial para exigir varias concesiones a las autoridades nacionales. La huelga duró 2 días y sólo afectó los vuelos nacionales del aeropuerto Arturo Merino Benítez de Chile.

El 3 de octubre de 2023, los empleados del aeropuerto internacional Governador André Franco Montoro, en Guarulhos (Brasil), protestaron contra la prohibición del uso de teléfonos móviles en las zonas de carga y descarga durante las horas de trabajo. Este suceso provocó retrasos en los vuelos nacionales de LATAM Airlines Brasil, que también repercutieron en las operaciones internacionales del grupo. Sin embargo, este suceso duró 2 días, tras los cuales el grupo tomó medidas paliativas (como cambios de fecha, vuelo, cambios de ruta y destinos) para normalizar sus operaciones.

Aunque LATAM ha establecido protocolos de contingencia para este tipo de situaciones, no hay garantía de que pueda llegar a un acuerdo mutuamente beneficioso en caso de futuros desacuerdos con sus empleados y sindicatos.

El grupo depende de mantener una elevada tasa de utilización de los aviones para aumentar sus ingresos y absorber sus costos fijos, lo que lo hace especialmente vulnerables a los retrasos.

En general, un elemento clave de la estrategia del grupo es mantener un elevado índice de utilización diaria de los aviones, que mide el número de horas que utiliza sus aviones al día. Una elevada utilización diaria de los aviones le permite maximizar la cantidad de ingresos que genera con sus aviones y absorber los costos fijos asociados a su flota y se consigue, en parte, reduciendo los tiempos de espera en los aeropuertos y desarrollando horarios que permiten aumentar el promedio de

horas voladas al día. El índice de utilización de aeronaves podría verse afectado negativamente por diversos factores fuera de nuestro control, como la congestión del tráfico aéreo y de los aeropuertos, condiciones meteorológicas adversas, el mantenimiento imprevisto y los retrasos de terceros proveedores de servicios relacionados con cuestiones como el abastecimiento de combustible, la restauración y la asistencia en tierra (*ground handling*). Si las aeronaves se retrasan con respecto a lo previsto, los consiguientes retrasos podrían causar una alteración del rendimiento operativo y tener un impacto financiero en los resultados del grupo.

Las operaciones del grupo están sujetas a fluctuaciones en el suministro y el costo del combustible de aviación, que podrían afectar su negocio de manera adversa.

El encarecimiento del combustible para aviones podría tener un efecto adverso en el negocio del grupo, su situación financiera y sus resultados operativos. Los costos del combustible para aviones han representado históricamente una cantidad importante de gastos operativos y representaron un 37,2% del costo total de ventas en 2023.

Tanto el costo como la disponibilidad del combustible están sujetos a numerosos factores y acontecimientos económicos y políticos que no se pueden controlar ni predecir, incluidas circunstancias políticas y económicas internacionales como la inestabilidad política de los principales países exportadores de petróleo. Cualquier futura escasez de suministro de combustible (por ejemplo, como resultado de recortes en la producción por parte de la Organización de Países Exportadores de Petróleo), una interrupción de las importaciones de petróleo, interrupciones en el suministro derivadas de condiciones meteorológicas adversas o desastres naturales, acciones laborales como la huelga de camioneros de 2018 en Brasil, los continuos disturbios en Medio Oriente, el conflicto en Ucrania u otros sucesos que podrían provocar un aumento de los precios del combustible o reducciones en los servicios regulares de las aerolíneas. No se puede asegurar que el grupo pueda compensar cualquier aumento del precio del combustible. Además, el descenso de

los precios del combustible puede dar lugar a menores tarifas por la reducción o eliminación de los recargos por combustible. El grupo ha suscrito acuerdos de cobertura de combustible, pero no puede garantizarse que dichos acuerdos bastarán para protegerlo de un aumento en los precios del combustible en un futuro próximo o a largo plazo.

El grupo está expuesto a aumentos en las tasas de aterrizaje y otros cargos por servicios aeroportuarios que podrían tener un efecto adverso sobre su margen y posición competitiva.

El grupo debe pagar cuotas a los operadores aeroportuarios por el uso de sus instalaciones. Cualquier aumento sustancial de las tasas aeroportuarias, incluyendo en el Aeropuerto Internacional Guarulhos de São Paulo, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima o el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago, podría tener un impacto material adverso en los resultados de sus operaciones. Los impuestos a pasajeros y las tasas aeroportuarias han aumentado considerablemente en los últimos años. No se puede asegurar que los aeropuertos en los que opera el grupo no aumentarán o mantendrán elevados los impuestos a pasajeros y los cargos de servicio en el futuro. Cualquier aumento de este tipo podría tener un efecto adverso en su situación financiera y los resultados de sus operaciones.

Una parte importante de los ingresos de carga del grupo proviene de relativamente pocas categorías de productos y puede verse afectado por acontecimientos que afecten 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, mariscos y fruta de Chile, espárragos de Perú y flores frescas de Ecuador y Colombia. Los sucesos que afecten de manera adversa la producción, el comercio o la demanda de estas mercancías pueden tener un efecto negativo sobre el volumen de mercancías que se transportan y pueden tener un impacto significativo en los resultados de las operaciones.

Las futuras medidas de protección comercial adoptadas por o en contra de los países a los que el grupo presta servicios de carga pueden repercutir en los volúmenes de tráfico de carga y afectar negativamente sus 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.

Una acumulación de devoluciones de pasajes podría tener un efecto adverso en los resultados financieros del grupo.

Si el grupo se viera obligado a pagar en efectivo una cantidad importante de las devoluciones de pasajes, ello podría tener un efecto adverso en sus resultados financieros o en su posición de liquidez. Asimismo, LATAM tiene acuerdos con instituciones financieras que procesan transacciones de tarjetas de crédito de clientes para la venta de pasajes aéreos y otros servicios. Bajo algunos de los acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito de LATAM, las instituciones financieras en ciertas circunstancias tienen el derecho de exigir que LATAM mantenga una reserva equivalente a una porción de las ventas anticipadas de pasajes que han sido procesadas por esa institución financiera, pero para las que LATAM aún no ha prestado el servicio (es decir, transporte aéreo). Dichas instituciones financieras pueden requerir que se establezcan reservas colaterales de efectivo u otras garantías o que se retengan los pagos relacionados con las cuentas por cobrar, incluso si LATAM no mantiene ciertos niveles mínimos de efectivo no restringido, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo. Los reembolsos reducen la liquidez del grupo y lo exponen al riesgo de incumplir los pactos de liquidez de estos acuerdos de procesamiento, lo que podría obligar a depositar garantías en efectivo en las compañías de tarjetas de crédito por la venta anticipada de pasajes.

Si el grupo no puede incorporar aviones arrendados a la flota a precios y condiciones aceptables en el futuro, su negocio podría verse afectado de manera adversa.

Gran parte de la flota de aviones está sujeta a contratos de arrendamiento a largo plazo. Los arrendamientos suelen durar

entre 3 y 12 años a partir de la fecha de ejecución. Es posible que el grupo enfrente una mayor competencia o a una oferta limitada de aviones arrendados, lo que dificultaría la negociación en condiciones competitivas al vencimiento de los actuales contratos de arrendamiento o el arrendamiento de la capacidad adicional necesaria para el nivel de operaciones previsto. Si en el futuro el grupo se ve obligado a pagar tarifas de arrendamiento más elevadas para mantener su capacidad y el número de aviones de la flota, su rentabilidad podría verse afectada de manera negativa.

Los aumentos de los costos de los seguros y/o las reducciones significativas de la cobertura podrían perjudicar la situación financiera y los resultados de las operaciones del grupo.

Acontecimientos significativos que afecten al sector de los seguros de aviación (como atentados terroristas, accidentes aéreos, y epidemias sanitarias y las correspondientes restricciones de viaje impuestas por los gobiernos) pueden provocar aumentos significativos de las primas de seguros de las aerolíneas y/o disminuciones importantes de la cobertura de los seguros. Nuevos aumentos de los costos de seguros y/o reducciones de la cobertura de seguros disponible podrían tener un impacto material en los resultados financieros del grupo, cambiar la estrategia de seguros y aumentar el riesgo de pérdidas no cubiertas.

Los aumentos de los costos de mano de obra, que constituyen una parte importante de los gastos operativos totales, podrían afectar directamente los beneficios del grupo.

Los costos laborales constituyen un porcentaje importante del costo total de ventas (14,9% en 2023) del grupo y en ocasiones a lo largo de su historia operativa se han visto presionados para aumentar los salarios y las prestaciones de sus empleados. Un aumento significativo de los costos de mano de obra podría provocar una reducción sustancial de los ingresos del grupo.

El grupo enfrenta riesgos de reputación relacionados con el uso de sus redes sociales.

LATAM utiliza con frecuencia las redes sociales como herramientas de marketing. Estas plataformas proporcionan a LATAM, así como a los particulares, acceso a una amplia audiencia de consumidores y otras partes interesadas. Los comentarios negativos con respecto a LATAM o los productos que vende pueden publicarse en plataformas de redes sociales y dispositivos similares en cualquier momento y pueden ser adversos para la reputación o el negocio de LATAM. Además, como las leyes, los reglamentos y los términos de servicio de las diferentes plataformas evolucionan rápidamente para regular el uso de las redes sociales, el incumplimiento de las leyes y los reglamentos aplicables en el uso de estas plataformas y dispositivos por parte de LATAM, sus empleados o terceros que actúen en nombre de LATAM podría afectar negativamente el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de LATAM o causarle multas u otras sanciones.

Seguridad y riesgos operativos

El grupo LATAM depende de un número limitado de proveedores para determinadas piezas de aviones y motores. Particularmente, vuela y depende de aviones Airbus y Boeing, y su negocio podría verse afectado de manera adversa si no recibe entregas puntuales de aviones, si los aviones de estos proveedores dejan de estar disponibles o si el público desarrolla una percepción negativa de los aviones que se utilizan en sus operaciones.

El grupo depende de un número limitado de proveedores de aviones, motores de aviones y diversas piezas de aviones y motores. En consecuencia, es vulnerable a los problemas relacionados con el suministro de dichos aviones, piezas y motores, incluidos los defectos de diseño, los problemas mecánicos, el cumplimiento contractual por parte de los proveedores o la percepción adversa por parte del público, que podría dar lugar a necesidades de mantenimiento no programado, a que los clientes eviten los aviones del grupo o a acciones de las

autoridades aeronáuticas que provoquen la imposibilidad de operar los aviones. Durante el 2023, los principales proveedores de LATAM Airlines Group fueron los fabricantes de aviones Airbus y Boeing.

Además de Airbus y Boeing, LATAM Airlines cuenta con otros proveedores, principalmente relacionados con accesorios, repuestos y componentes para aeronaves, como Pratt & Whitney Canada, MTU Maintenance, Rolls-Royce, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, CMF International y Honeywell, entre otros.

Al 31 de diciembre de 2023, el Grupo LATAM contaba con una flota total de 256 aviones Airbus y 77 Boeing (38 de estos aviones son activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta). Los riesgos relacionados con Airbus y Boeing incluyen:

- Incapacidad o imposibilidad de obtener aviones, piezas o servicios de apoyo relacionados de Airbus o Boeing en el momento oportuno debido a la elevada demanda, el retraso en la entrega de aviones u otros factores;
- Interrupción del servicio de la flota como consecuencia de necesidades de mantenimiento no programadas o imprevistas de estos aviones;
- Emisión de directivas, por parte de las autoridades aeronáuticas chilenas o de otras autoridades aeronáuticas, que restrinjan o prohíban el uso de los aviones Airbus o Boeing o que exijan inspecciones y mantenimiento que requieran mucho tiempo;
- Percepción pública adversa de un fabricante como consecuencia de problemas de seguridad, publicidad negativa u otros problemas, reales o percibidos, en caso de accidente;
- Retrasos entre el momento en que el grupo se da cuenta de la necesidad de un nuevo avión y el tiempo que tarda en conseguir que Airbus y Boeing o un tercero proveedor nos en-

tregue dicho avión; o

- El retraso, por cualquier motivo, en la conclusión de los proyectos de mejora de las cabinas, que podría provocar la indisponibilidad de las aeronaves durante un determinado periodo.

La pandemia de COVID-19 y sus repercusiones en la industria aeronáutica, junto con los consiguientes problemas de la cadena de suministro mundial a los que se enfrentaron fabricantes y distribuidores, provocaron una escasez generalizada de aeronaves y retrasos en las entregas programadas. Por ende, el periodo de espera para obtener nuevos aviones, así como el tiempo transcurrido entre un nuevo pedido y su entrega, se hicieron más largos, lo que afectó tanto a Airbus y Boeing como a LATAM.

El 25 de julio de 2023, Pratt & Whitney reveló un problema de contaminación por polvo metálico que afectaba los motores PW1100 GTF, utilizados en los aviones de la familia Airbus Neo. Pratt & Whitney también reveló que habían diseñado un plan para desmontar e inspeccionar esos motores. Al 31 de diciembre de 2023, el grupo LATAM contaba con 31 aviones de la familia Airbus Neo en su flota (aproximadamente 9% de la flota total). El número total de AOG (Aircraft on Ground o aviones en tierra) que afectan las operaciones del grupo LATAM es una fracción de este número y dependerá del tiempo de respuesta de la inspección del taller y de la reparación de los motores, así como del nivel de ciclos que tengan éstos. Aunque todavía no se conoce el impacto total de estas interrupciones operativas derivadas de la escasez de motores de Pratt & Whitney, la reducción potencial del tráfico aéreo podría tener un efecto adverso en el negocio del grupo, el resultado de sus operaciones y su situación financiera. El negocio del grupo también podría verse afectado negativamente si los pasajeros evitan volar en sus aviones debido a una percepción adversa de la fabricación de los mismos, ya sea por cuestiones de seguridad u otros problemas, reales o percibidos, o en caso de accidente de dichos aviones o sus motores.

La aparición de uno o varios de los factores mencionados podría

restringir la capacidad del grupo de utilizar esas aeronaves para generar beneficios, responder a un aumento de la demanda o limitar de otro modo sus operaciones y afectar negativamente su negocio.

Los problemas con los sistemas de control del tráfico aéreo u otros fallos técnicos podrían interrumpir las operaciones y tener un efecto material adverso en el negocio del grupo LATAM.

Las operaciones, incluyendo la capacidad de prestar servicio al cliente, dependen del funcionamiento eficaz de los equipos, incluidas las aeronaves, los sistemas de mantenimiento y los sistemas de reservas. Las operaciones también dependen del funcionamiento eficaz de los sistemas de control del tráfico aéreo nacional e internacional y de la infraestructura de control del tráfico aéreo por parte de las autoridades correspondientes en los mercados en los que opera el grupo.

Los fallos de los equipos, la escasez de personal, los problemas de control del tráfico aéreo y otros factores que podrían interrumpir las operaciones podrían afectar negativamente los resultados financieros del grupo, así como su reputación.

Las pérdidas y responsabilidades en caso de accidente de uno o más de los aviones podrían afectar materialmente el negocio.

El grupo está expuesto a posibles pérdidas catastróficas en caso de accidente aéreo, incidente terrorista o cualquier otro suceso similar. No puede garantizar que, como consecuencia de un accidente aéreo o incidente significativo:

- El grupo necesite aumentar la cobertura de su seguro;
- Las primas del seguro del grupo no aumentarán significativamente;
- La cobertura del seguro cubrirá plenamente todas las responsabilidades del grupo; y
- Que el grupo no se verá obligado a soportar pérdidas sustanciales.

Las reclamaciones sustanciales derivadas de un accidente o

incidente significativo que superen la cobertura del seguro correspondiente del grupo podrían tener un efecto material adverso en su negocio, situación financiera y los resultados de sus operaciones.

El 18 de noviembre de 2022, LATAM Airlines Perú informó que durante el despegue del vuelo LA 2213 en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima, un camión de bomberos ingresó a la pista mientras realizaba un simulacro de emergencia y colisionó con su aeronave. Posteriormente, las autoridades confirmaron la muerte de tres bomberos que iban en el camión de bomberos que chocó contra el avión. No hubo decesos entre los 102 pasajeros y 6 miembros de la tripulación de la aeronave. Según el informe final de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA) emitido en septiembre de 2023, esta cadena de sucesos se originó por la inadecuada planificación y coordinación del gestor aeroportuario, así como por no utilizar la comunicación y la fraseología normalizada de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Los daños sufridos por la aeronave en este incidente fueron cubiertos por las pólizas de seguro de LATAM.

Los problemas técnicos y operativos prolongados con la infraestructura aeroportuaria en las ciudades donde el grupo tiene una presencia importante pueden tener un efecto material adverso en sus operaciones.

Las operaciones y estrategia de crecimiento del grupo dependen de las instalaciones e infraestructuras de aeropuertos clave, como el Aeropuerto Internacional de Santiago, los aeropuertos internacionales Guarulhos y Congonhas de São Paulo, el Aeropuerto Internacional de Brasilia, el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima.

El Aeropuerto Internacional de Santiago inauguró su nueva Terminal Internacional, denominada Terminal 2, a finales de febrero de 2022. La nueva terminal redujo en un 50% los mostradores de facturación asistida, lo que supone un desafío para las aerolíneas, ya que las obliga a implementar modelos

de autoservicio. Además, la Terminal 1 está en proceso de remodelación de la terminal nacional, que se está llevando a cabo en dos fases (este y oeste). Durante la fase inicial, LATAM ha mantenido y concentrado eficazmente sus operaciones en el sector este, utilizando las instalaciones existentes. Sin embargo, en agosto de 2024, la concesionaria comenzará con la segunda fase de la remodelación y toda la operación de la terminal nacional se trasladará al sector oeste, lo que resultará en un impacto significativo en el uso de las instalaciones por parte de LATAM. La culminación de esta fase y de todo el proyecto de remodelación está prevista para agosto de 2025.

Asimismo, debido a las anteriores concesiones aeroportuarias otorgadas por el Gobierno chileno en 2019, actualmente hay dos aeropuertos en construcción en Chile: El Aeropuerto Internacional Diego Aracena de Iquique y el Aeropuerto Internacional Chacalluta de Arica, ambos en fase de ampliación de terminales y plataformas. Está previsto que estas obras concluyan en el primer semestre de 2024 e implican un riesgo de efectos adversos para las operaciones de los aeropuertos. Además, hay otras tres nuevas concesiones en Chile que tienen previsto iniciar las obras de construcción de terminales durante 2024 y 2026: El Aeropuerto de Balmaceda, el Aeropuerto de Calama, el Aeropuerto Internacional La Florida y el Aeropuerto Internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo.

En Perú, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima tiene una capacidad de crecimiento limitada por el lado aéreo (incluyendo la pista y la plataforma, así como los espacios de aparcamiento) y enfrenta desafíos relacionados con la infraestructura interior del aeropuerto, que está excesivamente saturada. El concesionario del aeropuerto está construyendo actualmente una segunda pista y una nueva terminal que estarán terminadas a finales de 2024.

Cualquier retraso o limitación debido a las obras en curso podría tener un efecto adverso en las operaciones del grupo, limitar su capacidad de crecimiento y afectar su competitividad en el país y en la región.

Por otra parte, los aeropuertos de Jaén y Jauja, en Perú, han experimentado importantes problemas de infraestructura en las pistas, lo que ha provocado graves problemas operativos y cancelaciones de vuelos. Se solicitó la intervención urgente del gobierno peruano en 2023 para atender estas necesidades y rectificar estos problemas, con el fin de garantizar el funcionamiento eficiente y seguro de las operaciones aéreas.

Los aeropuertos brasileños, como los aeropuertos internacionales de Brasilia y São Paulo (Guarulhos), han limitado el número de slots de despegue y aterrizaje al día debido a limitaciones en sus infraestructuras. Cualquier condición que impidiera o retrasara el acceso del grupo a aeropuertos o rutas vitales para su estrategia o su capacidad para mantener sus slots existentes y obtener slots adicionales, podría afectar sus operaciones de manera adversa.

En 2022, bajo el programa de concesiones aeroportuarias del gobierno estatal en Brasil (el "Programa de Concesiones"), fueron otorgados 15 aeropuertos en Brasil bajo nuevas concesiones; 8 de esos aeropuertos son operados por LATAM, incluyendo el Aeropuerto de Congonhas ubicado en el centro de São Paulo. El Programa de Concesiones permite realizar importantes inversiones en infraestructuras, pero implica un elevado volumen de obras que deben realizarse simultáneamente. En los próximos 5 años, 29 de los 55 aeropuertos operados por LATAM en Brasil pasarán por obras de mejora de infraestructura, lo que puede generar restricciones temporales y afectar nuestros ingresos.

En 2023, tras dos años de retraso debido a la pandemia de COVID-19, GRU Airport, concesionaria del Aeropuerto de Guarulhos, inició la última fase de las obras de ampliación de infraestructuras, que incluyen la construcción de una nueva salida rápida en la pista principal y una nueva pista de rodaje. Además, está prevista la construcción de un nuevo puente de embarque y la ampliación de la plataforma, cuya finalización está prevista para 2025. Estos avances facilitarán el aumento de las operaciones en el aeropuerto más transitado del país.

Aunque LATAM está coordinando y apoyando estrechamente

a los concesionarios de los aeropuertos, cualquier retraso en la finalización de las obras de remodelación o ampliación en curso de cualquiera de los aeropuertos mencionados anteriormente afectaría de manera adversa sus operaciones.

El negocio del grupo puede verse afectado negativamente por una recesión en el sector aéreo causada por acontecimientos exógenos que afecten el comportamiento de los viajeros o aumenten los costos, como los: brotes de enfermedades, condiciones meteorológicas y catástrofes naturales, guerras o atentados terroristas.

La demanda de transporte aéreo puede verse impactada por acontecimientos exógenos, como epidemias (como el ébola y el zika) y pandemias (como la pandemia de COVID-19), atentados terroristas, guerras o inestabilidad política y social. El aumento de las tensiones geopolíticas y las hostilidades en relación con el conflicto de Ucrania y Medio Oriente, así como las sanciones comerciales y económicas que se han impuesto en relación con estos acontecimientos, han afectado y podrían afectar significativamente los precios y la demanda mundial de petróleo, provocar turbulencias en el sistema financiero mundial y repercutir de manera negativa en los viajes aéreos. Situaciones como éstas podrían tener un impacto material en el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones del grupo.

Tras un atentado terrorista perpetrado por Hamás en la franja de Gaza el 7 de octubre de 2023, Israel declaró la guerra a Hamás y a otras organizaciones terroristas de Gaza. El conflicto militar continúa y su duración y resultado son altamente impredecibles. El conflicto de Israel y cualquier futuro atentado terrorista o amenaza de atentado, implicando o no a aviones comerciales, cualquier aumento de las hostilidades relacionado con represalias contra organizaciones terroristas o de otro tipo y cualquier impacto económico relacionado podrían provocar una disminución del tráfico de pasajeros y afectar material y negativamente el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones.

Los ingresos de las aerolíneas dependen del número de pasajeros transportados, la tarifa pagada por cada pasajero y factores de servicio, como los horarios de salida y llegada de los vuelos. Durante los periodos de niebla, hielo, bajas temperaturas, tormentas u otras condiciones meteorológicas adversas o catástrofes naturales fuera de control, algunos o todos los vuelos del grupo pueden cancelarse o retrasarse significativamente, afectando y perturbando sus operaciones y reduciendo la rentabilidad. Por ejemplo, en 2022, un avión de LATAM resultó gravemente dañado tras atravesar un temporal en la aproximación al aeropuerto de Asunción (Paraguay) y tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia. El aumento de la frecuencia, la severidad o la duración de tormentas, huracanes, tifones, inundaciones u otros fenómenos meteorológicos graves, incluidos los debidos a cambios en el clima mundial y al aumento de la temperatura del planeta, podría provocar un aumento de los retrasos y las cancelaciones, de las lesiones relacionadas con las turbulencias y del consumo de combustible para evitar esas condiciones meteorológicas, todo lo cual podría resultar en pérdidas de ingresos y un aumento de los costos. Por ejemplo, en octubre de 2023, se produjeron importantes retrasos y cancelaciones debido a las fuertes condiciones meteorológicas en el aeropuerto de Guarulhos (Brasil). Asimismo, en febrero de 2024, los incendios forestales en Chile que afectaron la Región de Valparaíso y de La Araucanía impactaron las operaciones de LATAM en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez y en el Aeropuerto Internacional La Araucanía, respectivamente, retrasando los vuelos y aumentando los costos operativos derivados de ciertas medidas de flexibilidad comercial otorgadas a los pasajeros afectados por los incendios.

De igual manera, los precios y suministros de combustible, que constituyen un costo importante para el grupo, pueden aumentar como consecuencia de cualquier futuro atentado terrorista, un aumento generalizado de las hostilidades o una reducción de la producción de combustible, voluntaria o no, por parte de los países productores de petróleo. Dichos aumentos pueden traducirse tanto en un aumento de los precios de los pasajes de avión como en una disminución de la demanda de

viajes aéreos en general, lo que podría tener un efecto adverso sobre los ingresos y los resultados de las operaciones del grupo.

Las repercusiones de una pandemia y los esfuerzos para mitigar la propagación de un virus pueden afectar el negocio, las operaciones y los resultados financieros del grupo de manera adversa.

Una pandemia, como la de COVID-19 y sus variantes pueden afectar negativamente las condiciones económicas mundiales, perturbar las cadenas de suministro y afectar negativamente las operaciones de fabricación de aeronaves, así como reducir la disponibilidad de piezas de repuesto para aeronaves.

Existe la posibilidad de que haya cambios en el comportamiento de los consumidores a mediano y largo plazo como consecuencia de una pandemia y sus variantes que puedan generar impactos financieros adversos para LATAM. La pandemia de COVID-19 y el consiguiente temor a brotes generalizados de enfermedades contagiosas redujeron sustancialmente la demanda y la disponibilidad de viajes aéreos en todo el mundo, lo que afectó materialmente el negocio del grupo, sus operaciones y resultados financieros.

A finales de 2023, nuestras operaciones en los mercados nacionales se habían recuperado totalmente, mientras que se espera que el segmento internacional se recupere durante el primer trimestre de 2024. El segmento corporativo de LATAM está cerca de alcanzar los niveles de RPK previos a la pandemia. No obstante, el grupo no puede asegurar que una nueva pandemia o cualquiera de sus variantes no afectará al negocio en el futuro.

Interrupciones o brechas de seguridad en los sistemas o la infraestructura tecnológica de información podrían interferir en las operaciones, comprometer la información de pasajeros o empleados y exponer al grupo a responsabilidades, lo que podría tener un efecto adverso en su negocio y reputación.

Un error tecnológico interno grave, un fallo o un incidente de

ciberseguridad que afecte los sistemas alojados internamente en los centros de datos del grupo, externamente en ubicaciones de terceros o proveedores en la nube o una interrupción a gran escala en la infraestructura tecnológica de la que dependemos, como la energía, las telecomunicaciones o Internet, pueden interrumpir la red tecnológica con un impacto potencial en nuestras operaciones. Los sistemas tecnológicos y los datos relacionados con ellos también pueden ser vulnerables a diversas fuentes de interrupción, como catástrofes naturales, atentados terroristas, fallos en las telecomunicaciones, virus informáticos, ciberataques, fallos de seguridad en la cadena de suministro (proveedores) y otros problemas de seguridad. Estos sistemas incluyen el sistema informático de reservas aéreas, el sistema de operaciones de vuelo, los sistemas de telecomunicaciones, la página web, las aplicaciones de auto-servicio para clientes ("apps"), los sistemas de mantenimiento, los quioscos de facturación, los sistemas de entretenimiento a bordo y los centros de datos del grupo.

Además, en el marco del auge de la tecnología de Inteligencia Artificial (IA) generativa, los sistemas de IA generativa tienen el potencial de crear contenidos engañosos o perjudiciales, como *deepfakes* o noticias falsas, lo que conduce a la desinformación y la manipulación. El uso indebido o malintencionado de la IA generativa podría suponer una amenaza para nuestras operaciones y reputación.

Asimismo, como parte de las operaciones comerciales ordinarias, el grupo recopila y almacena datos sensibles, incluyendo la información personal de sus clientes y empleados y la información de sus socios comerciales. El funcionamiento seguro de las redes y los sistemas en los que se almacena, procesa y mantiene este tipo de información es fundamental para las operaciones y estrategia comerciales del grupo. Partes no autorizadas pueden intentar acceder a los sistemas o información mediante fraude, engaño o incidentes de ciberseguridad. El hardware o software que el grupo desarrolla o adquiere puede contener defectos que podrían comprometer inesperadamente la seguridad de la información. El que sus sistemas tecnológicos se vean comprometidos, resultando en

la pérdida, divulgación, apropiación indebida o acceso a la información de clientes, empleados o socios comerciales podría dar lugar a demandas o procesos judiciales, responsabilidad o sanciones regulatorias en virtud de las leyes que protegen la privacidad de la información personal, la interrupción de sus operaciones y el daño a su reputación, cualquiera o todos los cuales podrían afectar de manera adversa su negocio.

Hasta la fecha, el grupo no ha sufrido ningún incidente importante relacionado con la ciberseguridad o sus sistemas de información. Cualquier incidente de este tipo podría dañar su reputación y obligar a gastar importantes recursos para remediar la situación, lo que podría tener un efecto adverso importante en el negocio y en los resultados de sus operaciones. Además, no hay garantía de que los esfuerzos que se realicen para prevenir estos incidentes conseguirán evitar daños al negocio.

Riesgos relacionados con el sector aéreo y los países en los que el grupo LATAM opera

Dado que los resultados dependen en gran medida de las condiciones económicas de los países en los que el grupo opera, condiciones económicas negativas en esos países podrían afectar de manera adversa la actividad y los resultados de las operaciones del grupo y hacer que disminuya el precio de mercado de sus acciones ordinarias y ADS.

La demanda de pasajeros y carga es muy cíclica y depende en gran medida del crecimiento económico mundial y local, de las expectativas económicas y de las variaciones de los tipos de cambio, entre otros factores. La ocurrencia de hechos similares en el futuro podría afectar de manera adversa el negocio. El grupo tiene previsto seguir ampliando sus operaciones en América Latina, por lo que sus resultados seguirán dependiendo en gran medida de las condiciones económicas de la región.

Históricamente, los países latinoamericanos han experimentado inestabilidad económica, incluyendo períodos desiguales de crecimiento económico, así como importantes desaceleraciones (por ejemplo, períodos de grave recesión económica, deva-

luación de la moneda, alta inflación e inestabilidad política). El negocio del grupo se ha visto afectado negativamente por estos factores y por las condiciones recesivas de la economía mundial, que incluyen un débil crecimiento económico en Chile, recesiones en Brasil y Argentina y un desempeño económico deficiente en determinados países de mercados emergentes en los que opera el grupo.

Las altas tasas de interés, la inflación (en algunos casos, sustancial y prolongada) y las tasas de desempleo caracterizan generalmente a cada economía. Dado que los commodities 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 los commodities. Las inversiones en la región también pueden estar sujetas a riesgos cambiarios, como restricciones a la entrada y salida de dinero del país, volatilidad extrema en relación con el dólar estadounidense y devaluación.

En consecuencia, el negocio del grupo, su situación financiera y los resultados de sus operaciones pueden verse afectados negativamente por los cambios en las políticas o normas gubernamentales en América Latina, incluyendo factores como los tipos de cambio y las políticas de control cambiario, de control de la inflación, de control de precios, de protección de los consumidores, los derechos y las restricciones de importación, la liquidez de los mercados nacionales de capital y crédito, el racionamiento de la electricidad, las políticas fiscales, incluidos los aumentos de impuestos y las reclamaciones fiscales retroactivas y otros sucesos políticos, diplomáticos, sociales y económicos en o que afecten a los países en los que opera el grupo.

Según S&P, al 31 de enero de 2024, las calificaciones de largo plazo en moneda local de los países donde opera el grupo LATAM en Sudamérica son las siguientes: Ecuador B-, Perú BBB+, Colombia BBB- y Chile A+, todas con perspectiva negativa, mientras que Brasil tiene una calificación de BB con perspectiva estable. Por otra parte, las calificaciones en divisas a largo plazo

de estos países son: Ecuador B-, Perú BBB, Colombia BBB+ y Chile A, todas con perspectiva negativa, mientras que Brasil tiene una calificación de BB con perspectiva estable.

LATAM no puede asegurar que algún país no experimentará eventos adversos similares en el futuro o que la administración actual o cualquier administración futura mantendrá políticas económicas favorables a las empresas y de mercado abierto o políticas que estimulen el crecimiento económico y la estabilidad social.

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

Los gobiernos de América Latina intervienen con frecuencia en las economías de sus respectivos países y, en ocasiones, introducen cambios significativos en la política y la normativa. Las acciones gubernamentales han implicado a menudo, entre otras medidas, nacionalizaciones y expropiaciones, controles de precios, devaluaciones monetarias, aumentos obligatorios de salarios y prestaciones a los empleados, controles de capital y límites a las importaciones. La actividad, situación financiera y resultados de operación del grupo pueden verse afectados negativamente por cambios en las políticas o normativas gubernamentales, incluidos los tipos de cambio y las políticas de control cambiario, de control de la inflación, de control de precios, de protección de los consumidores, los derechos y restricciones a la importación, la liquidez de los mercados nacionales de capitales y crédito, el racionamiento de la electricidad, las políticas fiscales (incluidos los aumentos de impuestos y la supervisión fiscal retroactiva). Por ejemplo, las medidas del gobierno brasileño para controlar la inflación e implementar otras políticas han implicado controles salariales y de precios, la depreciación del real, restricciones a las remesas y la intervención del Banco Central para afectar las tasas de interés de referencia.

En el futuro, el nivel de intervención de los gobiernos latinoamericanos puede continuar o aumentar. El grupo no puede asegurar que estas u otras medidas no tendrán un efecto material adverso

en la economía de cada país respectivo y, en consecuencia, que no afectarán negativamente nuestro negocio, nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

La inestabilidad política y los disturbios sociales en América Latina pueden afectar negativamente el negocio.

LATAM opera principalmente en Latinoamérica y, por tanto, está sujeta a toda la gama de riesgos asociados a nuestras operaciones en esta región. Estos riesgos pueden incluir condiciones políticas o sociales inestables, falta de sistemas jurídicos bien establecidos o fiables, controles cambiarios y otros límites a nuestra capacidad para repatriar ganancias, así como requisitos legales y regulatorios cambiantes.

Aunque las condiciones políticas y sociales pueden diferir significativamente de un país a otro, los eventos en cualquiera de los mercados clave del grupo podrían afectar negativamente su negocio, las condiciones financieras o los resultados de las operaciones.

Por ejemplo, en julio de 2017, el presidente brasileño Luiz Inácio Lula da Silva fue condenado por corrupción y lavado de dinero por un tribunal federal inferior del estado de Paraná en relación con la "Operación Autolavado". Sin embargo, el Tribunal Supremo de Brasil anuló la condena y le restituyó sus derechos políticos. El presidente Luiz Inácio Lula da Silva contendió en las elecciones presidenciales de octubre de 2022 y derrotó por un estrecho margen al presidente Bolsonaro. El expresidente Bolsonaro cuestionó los resultados de las elecciones, lo que provocó protestas en todo el país. Luiz Inácio Lula da Silva fue investido presidente en enero de 2023. El grupo no puede predecir qué políticas puede adoptar o cambiar el presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante su mandato, ni el efecto que dichas políticas puedan tener en nuestro negocio y en la economía brasileña.

En Perú, el 7 de diciembre de 2022, el presidente Pedro Castillo anunció la disolución del Congreso y convocó nuevas elecciones inmediatamente, provocando un intento de golpe de Estado.

Posteriormente, fue destituido y detenido. El mismo día, la vicepresidenta Dina Boluarte asumió la presidencia de Perú, para cumplir el mandato presidencial restante hasta 2026. Dina Boluarte es la sexta presidenta que tiene Perú desde 2018. Ninguno de sus cinco predecesores en el cargo logró completar el mandato de cinco años establecido por la Constitución y varios expresidentes están en prisión o procesados en causas judiciales.

En octubre de 2019, Chile vivió importantes protestas asociadas a las condiciones económicas que derivaron en la declaración del estado de excepción en varias ciudades importantes. Las protestas en Chile comenzaron por las críticas a 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 volvieran a intensificarse, podrían provocar retrasos operativos o afectar de manera adversa la capacidad del grupo para operar en Chile.

Además, en el Congreso chileno se están debatiendo iniciativas para abordar las inquietudes de los manifestantes. Estas iniciativas incluyen reformas laborales, fiscales y de las pensiones, entre otras. El 25 de octubre de 2020, Chile aprobó ampliamente un referéndum para reformar la Constitución mediante una convención constitucional. Las elecciones para elegir a los 155 miembros de la convención constitucional tuvieron lugar los días 15 y 16 de mayo de 2021. El 4 de julio de 2021, se convocó la convención constitucional por un periodo de nueve meses, con la posibilidad de una prórroga única de tres meses, para presentar una nueva constitución. La propuesta de constitución se ultimó el 4 de julio de 2022. El 4 de septiembre de 2022, se celebró un referéndum en el que la constitución propuesta fue rechazada por un margen de 62% frente a 38% de los votantes. El 12 de diciembre de 2022, los legisladores chilenos anunciaron que habían acordado un documento titulado "Acuerdo por Chile". Este documento marcó el establecimiento de un nuevo consenso y sirvió de base para volver a redactar el nuevo proyecto de constitución. La segunda propuesta de constitución se ultimó el 30 de octubre de 2023. El 17 de diciembre de 2023, se celebró un referéndum en el que la constitución propuesta fue rechazada por un margen de 55% frente a 45% de los votantes.

Chile celebró elecciones presidenciales en diciembre de 2021, con una amplia victoria del izquierdista Gabriel Boric. Gabriel Boric juró el cargo de presidente en marzo de 2022. El grupo no puede garantizar que los recientes cambios en la administración chilena, su constitución o cualquier disturbio civil futuro no afectarán de manera adversa su negocio, sus resultados operativos o la situación financiera en Chile.

En Ecuador, Guillermo Lasso fue elegido presidente en 2021, para el periodo 2021-2025. El 16 de mayo de 2023, tras la exposición mediática del "Caso Encuentro", que reveló las conexiones entre el gobierno de Lasso y ciertos miembros de la mafia albanesa, la Asamblea Nacional inició un proceso de destitución contra el presidente Lasso, por malversación de fondos. Sin embargo, al día siguiente, Guillermo Lasso promulgó un decreto ejecutivo (Decreto Ejecutivo 741), que ordenaba la disolución de la Asamblea Nacional y convocaba elecciones presidenciales y legislativas extraordinarias para completar el periodo. El 15 de octubre de 2023, Daniel Noboa fue elegido presidente interino de la República del Ecuador por un periodo de 18 meses. A los treinta y cinco años de edad, se convirtió en el presidente más joven elegido por votación popular en la historia del país y el segundo presidente más joven de la historia del país.

El 7 de enero de 2024, Adolfo Macías, líder de un importante cártel de la droga en Ecuador, se fugó de la cárcel. Este suceso reveló fuertes nexos entre las pandillas que controlan las prisiones del país y funcionarios gubernamentales, y provocó una serie de disturbios y ataques violentos en todo el país, incluyendo saqueos, quema de vehículos, tiroteos, explosiones y secuestros de policías y civiles. En consecuencia, el 8 de enero de 2024, el presidente Daniel Noboa declaró un estado de emergencia de 60 días en un intento por controlar la violencia de las pandillas, con el apoyo del ejército.

El 7 de agosto de 2022, Gustavo Petro, candidato del partido de izquierda "Pacto Histórico", fue elegido presidente de Colombia. Aunque a lo largo de la historia los gobiernos electos (y el Congreso colombiano) han seguido políticas económicas

de libre mercado, casi sin intervenciones económicas, el grupo no puede predecir si las políticas que podría adoptar la administración tendrían un impacto negativo en la economía colombiana o en sus operaciones comerciales y desempeño financiero. Además, el 29 de octubre de 2023, se celebraron elecciones regionales para elegir a los gobernadores de los 32 departamentos de Colombia, así como a los alcaldes y miembros de las Juntas Administradoras Locales del territorio nacional.

El 19 de noviembre de 2023, Javier Milei fue elegido presidente de la República Argentina por un periodo de cuatro años. Javier Milei es un político y economista de derecha, que ha propuesto una revisión integral de las políticas fiscales y estructurales del país (entre otras, dolarizar la economía, privatizar empresas públicas estatales, eliminar los subsidios a los servicios públicos y cerrar el Banco Central de la República Argentina). Sin embargo, el grupo no puede predecir si dichas políticas se implementarán y en qué medida, ni si sus operaciones o el marco jurídico bajo el que opera podrían verse afectados.

Aunque las condiciones en 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 la situación financiera y los resultados de las operaciones del grupo.

Dado que el negocio depende en gran medida de terceros proveedores de servicios, si estos no se desempeñan como se espera o si se interrumpe la relación del grupo con ellos o la prestación de sus servicios, podría haber un efecto adverso en la situación financiera y los resultados de las operaciones del grupo.

El grupo ha contratado a un número significativo de proveedores de servicios externos para realizar un gran número de funciones que forman parte integral de su negocio, incluyendo las operaciones regionales, la operación de los centros de llamadas de atención al cliente, la distribución y venta del inventario de asientos de las aerolíneas, el suministro de

infraestructuras y servicios tecnológicos, el desempeño de procesos empresariales, incluyendo las compras y la gestión de tesorería, la prestación de servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves, *catering*, servicios en tierra y el suministro de diversos servicios públicos y la realización de operaciones de repostaje de aeronaves, entre otras funciones y servicios vitales. El grupo no controla directamente a estos proveedores de servicios externos, aunque sí firma acuerdos con muchos de ellos que definen el desempeño esperado del servicio. Sin embargo, cualquiera de estos terceros proveedores de servicios puede incumplir materialmente sus compromisos de prestación de servicios, sufrir interrupciones en sus sistemas que podrían afectar sus servicios o rescindir los acuerdos con dichos proveedores. Por ejemplo, las reservas de vuelos realizadas por clientes y/o agencias de viajes a través de los Sistemas de Distribución Global (GDS, por sus siglas en inglés) de terceros pueden verse afectadas negativamente por interrupciones en nuestras relaciones comerciales con los operadores de GDS o por problemas en las operaciones de los GDS. Dichas interrupciones, incluyendo la imposibilidad de acordar condiciones contractuales aceptables cuando los contratos expiren o estén sujetos a renegociación, pueden hacer que la información de vuelos de las aerolíneas sea limitada o no esté disponible para su visualización, aumentar significativamente las tarifas tanto para nosotros como para los usuarios de los GDS y perjudicar las relaciones del grupo con los clientes y las agencias de viajes.

A partir del 1 de mayo de 2023, LATAM ha lanzado un nuevo canal de distribución llamado "Nueva Capacidad de Distribución" (NDC) by LATAM, que sigue el lenguaje estándar modernizado (basado en XML) de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) para transmitir datos. Este canal de distribución es una alternativa para que las agencias de viajes de todas las regiones en las que opera el grupo accedan a nuestros contenidos y puedan comprar, reservar y gestionar sus compras. Aunque este canal de distribución mitiga los riesgos de interrupción de los servicios y reduce la dependencia de la tecnología de los GDS, el grupo no puede asegurar que NDC by LATAM funcione sin interrupciones que puedan afectar sus operaciones.

El incumplimiento de sus obligaciones de servicio por parte de cualquiera de sus proveedores de servicios externos u otras interrupciones de los servicios, incluidos los de NDC by LATAM, pueden reducir los ingresos del grupo y aumentar sus gastos o impedir operar sus vuelos y prestar otros servicios a sus clientes. Además, el negocio del grupo, sus resultados financieros y su reputación podrían verse seriamente perjudicados si sus clientes consideran que sus servicios no son fiables o satisfactorios.

Los resultados financieros del grupo están expuestos a fluctuaciones cambiarias.

El grupo elabora y presenta sus estados financieros consolidados en dólares estadounidenses. LATAM y sus filiales operan en numerosos países y enfrentan el riesgo de variación de los tipos de cambio de divisas frente al dólar estadounidense o entre las divisas de estos distintos países. Las variaciones del tipo de cambio entre el dólar estadounidense y las divisas de los países en los que opera el grupo podrían tener un efecto negativo en el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones.

Si el valor del real brasileño, el peso chileno u otras divisas en las que se denominan los ingresos disminuye frente al dólar estadounidense, los resultados de las operaciones y la situación financiera del grupo se verán afectados. El tipo de cambio del peso chileno, el real brasileño y otras divisas frente al dólar estadounidense puede fluctuar significativamente en el futuro.

Los cambios en las políticas económicas de Chile, Brasil y de otros gobiernos que afecten los tipos de cambio también podrían tener un efecto adverso sobre el negocio, la situación financiera, los resultados de las operaciones y el rendimiento para los accionistas de acciones ordinarias o ADS. Por ello, el grupo se gestiona activamente el riesgo de tipo de cambio real brasileño/dólar estadounidense (R\$/US\$) suscribiendo contratos de derivados de divisas y realizando operaciones internas para obtener una cobertura natural.

Riesgos medioambientales y regulatorios

Las operaciones están sujetas a normativas medioambientales locales, nacionales e internacionales; los costos de cumplimiento de la normativa aplicable, o las consecuencias de su incumplimiento, podrían afectar negativamente los resultados, el negocio o la reputación del grupo.

Las operaciones de LATAM se ven afectadas por la normativa medioambiental a nivel local, nacional e internacional. Estas normas se refieren, entre otras cosas, a las emisiones atmosféricas, la eliminación de residuos sólidos y efluentes acuosos, el ruido de los aviones y otras actividades relacionadas con el negocio. Los resultados operativos y financieros futuros pueden variar como consecuencia de dichas normativas. El cumplimiento de estas normativas y de otras nuevas o ya existentes que puedan ser aplicables en el futuro podría incrementar nuestros costos base y afectar negativamente nuestros resultados operativos y financieros. Además, el incumplimiento de estas normativas podría afectar negativamente de diversas maneras, incluidos los efectos adversos sobre la reputación del grupo.

En 2016, la OACI adoptó una resolución por la que se creó el Sistema de Compensación y Reducción de Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), que da un marco para una medida global basada en el mercado para estabilizar las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de aviación civil que salen de un país y llegan a otro). CORSIA se implementará por fases, comenzando con la participación de los Estados miembros de la OACI de forma voluntaria durante una fase piloto (de 2021 a 2023), seguida de una primera fase (de 2024 a 2026) y una segunda fase (a partir de 2027). Actualmente, el CORSIA se centra en la definición de normas de monitoreo, reporte y verificación de las emisiones de los operadores aéreos, así como en la definición de medidas para compensar las emisiones de CO₂ después de 2020. Para cumplir con esta estrategia, el grupo ha desarrollado estrategias de sostenibilidad enfocadas al cambio climático y ha adoptado

diferentes medidas, como la alianza con la fundación Cataruben en Colombia, con los objetivos de compensar CO₂ a través de la reducción de la deforestación y el cambio a prácticas de agricultura sostenible, entre otras, contribuyendo así a mejorar la calidad de vida de las comunidades y la protección de la biodiversidad. Asimismo, el grupo tiene otras iniciativas en marcha como la promoción del Combustible de Aviación Sostenible (SAF, por sus siglas en inglés) con los gobiernos locales y el programa de combustible magro que busca mejorar la eficiencia del combustible. Además, marcos como el Sistema de Comercio de Emisiones, tanto en la UE como en el Reino Unido ("EU-ETS" y "UK-ETS, por sus siglas en inglés), son normativas relacionadas con el mercado europeo, donde las aerolíneas tienen una cantidad preestablecida de emisiones de CO₂ para cada año, que luego se reducen con el tiempo, de forma similar a un sistema de "tope y trueque". Las aerolíneas deben reportar y verificar las emisiones relacionadas con este esquema y entregar a tiempo los derechos asignados para cumplir la normativa. Si las operaciones superan las emisiones máximas asignadas, las aerolíneas deben adquirir más en el mercado o pagar la tarifa correspondiente a la autoridad.

La proliferación de regulaciones e impuestos nacionales sobre las emisiones de CO₂ en los países en los que el grupo tiene operaciones domésticas, incluyendo las regulaciones ambientales a las que se enfrenta la industria aérea en Colombia, donde se incluyeron límites a los programas de compensación en la nueva Reforma Tributaria de 2022, también pueden afectar el costo de las operaciones y los márgenes del grupo.

El negocio puede verse afectado de manera adversa por las consecuencias del cambio climático.

Existen riesgos regulatorios asociados a la gestión del cambio climático a corto y medio plazo, debido a que, en un esfuerzo de los distintos países por contribuir a la lucha contra el cambio climático, se tiende a imponer instrumentos económicos como los impuestos sobre el carbono o los sistemas de comercio de emisiones que pretenden regular las emisiones de las distintas industrias, incluyendo la aeronáutica. Estos mecanismos

pretenden desincentivar el consumo de combustibles fósiles, imponiendo un costo adicional. Sin embargo, en el caso de la industria aeronáutica, especialmente en la región de Sudamérica, no existe un sustituto de combustible viable que permita a la industria migrar a otro tipo de combustibles. Los riesgos relacionados presentan una oportunidad para trabajar de la mano con los gobiernos relevantes para implementar políticas públicas que permitan avanzar en la producción de combustibles sostenibles para la aviación en la región, promoviendo así el alejamiento de los combustibles fósiles y creando políticas e instrumentos relevantes para industrias como la aeronáutica, que actualmente no cuenta con un combustible sustituto disponible en Sudamérica.

A largo plazo, existen riesgos físicos asociados al cambio climático, entre ellos el riesgo de una mayor intensidad de los fenómenos meteorológicos, como tormentas, tornados, huracanes, inundaciones y otros, que a su vez pueden suponer un riesgo para las infraestructuras (destinos, aeropuertos) y las comunidades. En consecuencia, puede resultar necesario modificar rutas y destinos, lo que a su vez podría afectar el negocio y los resultados de las operaciones del grupo.

El negocio está altamente regulado y los cambios en el entorno normativo de los distintos países podrían afectar negativamente el negocio y los resultados de las operaciones del grupo.

El negocio del grupo está muy regulado y depende sustancialmente del entorno normativo de los países en los que el grupo opera o pretende operar. Por ejemplo, los controles de precios sobre las tarifas pueden limitar nuestra capacidad para aplicar eficazmente técnicas de maximización de beneficios por segmentación de clientes ("gestión de ingresos de pasajeros") y ajustar los precios para reflejar las presiones de los costos. Los elevados niveles de regulación gubernamental pueden limitar el alcance de las operaciones y los planes de crecimiento del grupo. La posible incapacidad de las autoridades de aviación para mantener las autorizaciones gubernamentales requeridas, o el incumplimiento de la normativa aplicable, podría afectar de manera adversa el negocio y los resultados de las operaciones del grupo.

El negocio del grupo, su situación financiera, y los resultados de sus operaciones, así como el precio de las acciones ordinarias y ADS, pueden verse afectados negativamente por cambios en la política o normativa a nivel federal, estatal o municipal en los países en los que opera, que impliquen o afecten factores como:

- Tasas de interés;
- Fluctuaciones cambiarias;
- Políticas monetarias;
- Inflación;
- Liquidez de los mercados de capitales y de crédito;
- Políticas fiscales y de seguridad social;
- Normativa laboral;
- 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, entre otros.

Por ejemplo, el gobierno federal brasileño ha intervenido con frecuencia en la economía nacional y ha realizado cambios drásticos en la política y la normativa para controlar la inflación y afectar otras políticas y regulaciones. Esto ha obligado al gobierno federal a aumentar las tasas de interés, modificar los impuestos y las políticas de seguridad social, aplicar controles de precios, controles cambiarios y de remesas, devaluaciones, controles de capital y límites a las importaciones.

La incertidumbre sobre si el gobierno federal brasileño implementará cambios en la política o la regulación que impacten a estos u otros factores puede contribuir a la incertidumbre económica en Brasil y a una mayor volatilidad en los mercados de valores brasileños y en los valores emitidos en el extranjero por empresas brasileñas. Estos y otros acontecimientos en la economía y las políticas gubernamentales brasileñas pueden afectar de manera adversa al grupo y a su negocio y resultados de sus operaciones y pueden tener un efecto negativo en el precio de negociación de sus acciones ordinarias y ADS.

También el grupo está sujeto a acuerdos bilaterales interna-

cionales de transporte aéreo que prevén el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre los países en los que opera el grupo y debe obtener permiso de los gobiernos extranjeros relevantes para prestar el servicio a destinos extranjeros. No hay garantías de que se mantengan los acuerdos bilaterales existentes, ni de que podamos obtener más derechos de ruta en virtud de dichos acuerdos para acomodar los futuros planes de expansión del grupo. Algunos acuerdos bilaterales también incluyen disposiciones que requieren de una participación sustancial o control efectivo. La modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto material adverso en el negocio, situación financiera y los resultados de las operaciones del grupo. La suspensión de sus permisos para operar en determinados aeropuertos o destinos, la imposibilidad de obtener autorizaciones favorables de despegue y aterrizaje en ciertos aeropuertos de alta densidad o la imposición de otras sanciones también podrían repercutir negativamente en el negocio. El grupo no puede estar seguro de que un cambio en la propiedad o en el control efectivo o en la administración por parte de un gobierno extranjero de las leyes y reglamentos actuales o la adopción de nuevas leyes y normas, no tendrá un efecto material adverso en su negocio, su situación financiera y los resultados de sus operaciones.

El grupo está sujeto a las leyes y los reglamentos anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero y antimonopolio en Chile, Brasil, Perú, Estados Unidos y en los demás países en los que opera. La violación de cualquiera de estas leyes o regulaciones podría tener un efecto material adverso en la reputación y en los resultados de las operaciones y situación financiera del grupo.

El grupo está sujeto a las leyes y los reglamentos anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero y antimonopolio y está obligado a cumplir las leyes y los reglamentos de todas las jurisdicciones en las que opera. Además, está sujeto a normas sobre sanciones económicas que restringen las relaciones con determinados países, individuos y entidades sancionados. El grupo no puede garantizar que las políticas y los procedimientos internos sean suficientes para prevenir o detectar todas

las prácticas inadecuadas, fraudes o infracciones de la ley por parte de filiales, empleados, directores, directivos, socios, agentes y proveedores de servicios, ni que dichos individuos no vayan a emprender acciones que infrinjan sus políticas y procedimientos. Cualquier infracción de las leyes o regulaciones podría tener un efecto material adverso en el negocio, la reputación, los resultados de las operaciones y la situación financiera del grupo.

El grupo está sujeto a riesgos relacionados con litigios y procesos administrativos que podrían afectar negativamente su negocio y sus resultados financieros en caso de una sentencia desfavorable.

La naturaleza del negocio expone al grupo a litigios relacionados con asuntos laborales, de seguros y seguridad, procedimientos regulatorios, fiscales y administrativos, investigaciones gubernamentales, reclamaciones por daños y disputas contractuales. Los litigios son intrínsecamente costosos e imprevisibles, por lo que resulta difícil estimar con exactitud el resultado, entre otras cuestiones. Actualmente, como en el pasado, el grupo está sujeto a procedimientos o investigaciones de litigios reales o potenciales. Aunque se establece las provisiones contables que considera necesarias, los importes que reserva podrían variar significativamente con respecto a los importes que realmente tenga que pagar el grupo, debido a las incertidumbres inherentes al proceso de estimación. El grupo no puede asegurar que estos u otros procesos legales no afectarán materialmente a la empresa.

Los rápidos avances tecnológicos y la digitalización podrían generar riesgos en la aplicación y el control regulatorio del grupo.

A nivel mundial, se han producido grandes avances en los procesos de digitalización e innovación tecnológica. Estas nuevas tecnologías podrían generar nuevos riesgos en su implementación que podrían afectar al grupo directa o indirectamente. Como ejemplo, a principios de 2022, la implementación del 5G en los Estados Unidos tuvo un impacto temporal en las

operaciones de algunos aeropuertos y generó una revisión por parte de la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) sobre los requisitos específicos para su implementación. Además, en el transcurso de 2023, aunque la adopción y el crecimiento generalizados de los sistemas de Inteligencia Artificial Generativa demostraron una innovación y un avance significativo en las operaciones del grupo, podrían presentar ciertos riesgos que probablemente requerirían un marco regulatorio para abordarlos eficazmente. Si bien LATAM está trabajando en políticas internas para regular el uso de estas tecnologías, todos los procesos de digitalización e innovación tecnológica pueden estar expuestos a riesgos o pueden necesitar ajustes para cumplir con futuros marcos regulatorios.

Del mismo modo, la creciente transformación tecnológica puede avanzar más rápido que la capacidad de revisión y control de las autoridades y el conocimiento sobre los efectos de sus posibles repercusiones, lo que podría afectar al grupo directa o indirectamente de formas que no se pueden prever.

La reputación y marca del grupo podrían verse afectadas negativamente si este no avanza en la consecución de sus objetivos de sostenibilidad medioambiental y diversidad, equidad e inclusión.

La reputación y marca del grupo también podrían verse afectadas negativamente, entre otras cosas, por no avanzar hacia sus objetivos de sostenibilidad medioambiental y diversidad, equidad e inclusión, así como por la presión pública de inversionistas o grupos políticos para que cambiemos nuestras políticas o por la percepción negativa del público acerca del impacto ambiental del transporte aéreo. Por ejemplo, el grupo ha establecido objetivos ambiciosos para reducir sus emisiones de carbono, con el objetivo a largo plazo de alcanzar las emisiones netas cero en 2050. Lograr estos ambiciosos objetivos requerirá una importante inversión de capital por parte de los fabricantes y otras partes interesadas, ya que no se pueden alcanzarlos con la flota existente, tecnologías actuales y fuentes de combustible disponibles. El grupo sigue desarrollando su estrategia climática y el plan de transición; sin embargo, su capacidad para ejecutar

dicho plan está sujeta a riesgos e incertidumbres sustanciales, ya que depende de las acciones de los gobiernos y de terceros y requerirá, entre otras cosas, una importante inversión de capital, incluso de terceros, la investigación y el desarrollo de los fabricantes y otras partes interesadas, así como políticas e incentivos gubernamentales para reducir el costo, e incentivar la producción de tecnologías que no están disponibles a escala. Un daño significativo a la reputación del grupo y su marca podría tener un efecto material adverso en el negocio y resultados financieros, incluso como resultado de litigios relacionados con cualquiera de estos asuntos.

Riesgos relacionados con nuestro endeudamiento

El grupo tiene importantes necesidades de liquidez y sigue buscando diversas opciones de financiación. El negocio podría verse afectado de manera adversa si el grupo no logra cubrir su deuda o satisfacer sus futuras necesidades de financiación.

El grupo tiene un alto grado de endeudamiento y obligaciones de pago en virtud de sus contratos de arrendamiento de aeronaves y acuerdos de deuda financiera. Necesita cantidades significativas de financiación para satisfacer sus necesidades de capital para aeronaves y puede necesitar financiación adicional para financiar otras necesidades de su negocio. El grupo no puede garantizar que en el futuro tendrá acceso a financiación en condiciones favorables o que pueda conseguirla. Costos de financiación más elevados podrían afectar su capacidad para ampliar o renovar su flota, lo que a su vez podría resultar adverso para su negocio.

Además, una parte importante de la propiedad y equipo del grupo está sujeta a gravámenes que garantizan el endeudamiento, incluyendo sus bonos y préstamos garantizados. En caso de que el grupo deje de hacer frente a los pagos de sus bonos y préstamos, la ejecución de embargos por parte de los acreedores podría limitar o poner fin a su capacidad de utilizar dicha propiedad y equipo afectados para cubrir sus necesidades operativas y generar así ingresos.

Asimismo, las condiciones externas de los mercados financieros y crediticios pueden limitar la disponibilidad de financiación o aumentar los costos, lo que podría afectar negativamente la rentabilidad del grupo, su posición competitiva y traducirse en menores márgenes financieros, ganancias y flujos de caja, así como en menores rendimientos del capital social y del capital invertido. Entre los factores que pueden afectar la disponibilidad de financiación o provocar un aumento de los costos de financiación figuran las crisis macroeconómicas mundiales, las reducciones de su calificación crediticia o de la de sus emisores y otras posibles perturbaciones del mercado.

El grupo contempla una exposición significativa al SOFR y a otros tipos de interés variables; los aumentos de las tasas de interés generarán incrementos en el costo de financiación y pueden tener efectos adversos en la situación financiera y en los resultados de sus operaciones.

El 27 de julio de 2017, el máximo responsable de la Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido (FCA, por sus siglas en inglés) (la autoridad que regulaba la LIBOR) anunció su intención de dejar de obligar a los bancos a presentar tasas para el cálculo de la LIBOR a partir de 2021. El 5 de marzo de 2021, la FCA anunció en una declaración pública que la LIBOR para determinados plazos dejaría de publicarse el 30 de junio de 2023. La Junta de la Reserva Federal y el Banco de la Reserva Federal de Nueva York convocaron el Comité de Tasas de Referencia Alternativas (Alternative Reference Rates Committee o ARRC), un grupo de participantes del mercado privado, para ayudar a garantizar una transición satisfactoria de la LIBOR en dólares estadounidenses a un tipo de referencia más sólido, su alternativa recomendada, la tasa de financiamiento garantizado a un día (Secured Overnight Financing Rate o SOFR). Aunque la adopción de la SOFR fue voluntaria, la inminente interrupción de la LIBOR hizo esencial que los participantes del mercado consideraran la posibilidad de pasarse a tasas alternativas como la SOFR y que dispusieran de un lenguaje alternativo adecuado en los contratos existentes que hicieran referencia a la LIBOR.

Dado que la publicación de la LIBOR se discontinuó el 30 de junio de 2023, el grupo ha modificado sus contratos de derivados y de deuda para sustituir la tasa LIBOR por la SOFR como tasa alternativa, según lo acordado por el ARRC. La SOFR fluctuará con las cambiantes condiciones del mercado y, a medida que aumente la SOFR, sus gastos por intereses aumentarán mecánicamente, lo que podría tener un efecto adverso en los costos totales de financiación del grupo. Al 31 de diciembre de 2023, la deuda a tasa de interés variable del grupo ascendía a USD\$2.027 millones.

Es posible que el grupo no pueda ajustar adecuadamente sus precios para compensar cualquier aumento de los costos de financiación, lo que tendría un efecto adverso en los resultados de sus operaciones. Si no logra ajustar adecuadamente sus precios, sus ingresos podrían no bastar para compensar el aumento de los pagos adeudados sobre sus préstamos, lo que afectaría negativamente su situación financiera y los resultados de sus operaciones. Además, no hay garantías de que la SOFR u otras tasas sustitutas de la LIBOR mantendrán su aceptación en el mercado.

Los contratos de deuda contienen diversas cláusulas afirmativas, negativas y financieras, que podrían limitar la capacidad del grupo para desarrollar el negocio. El incumplimiento de determinadas cláusulas negativas también podría desencadenar un caso de incumplimiento y aceleración del endeudamiento del grupo.

Algunos de los instrumentos de deuda del grupo, incluyendo su línea de crédito a cinco años (la "Línea de crédito B") y los pagarés que rigen sus Bonos de 2027 y 2029, contienen un ratio de cobertura de activos y ciertas limitaciones a la contratación de deuda adicional por su parte y por parte de sus filiales. Un descenso de este ratio de cobertura, incluso debido a factores fuera del control, podría obligar a depositar garantías adicionales, desencadenar un aumento de las tasas de interés anuales estipuladas en los diversos instrumentos de deuda o algún incumplimiento.

El cumplimiento de ciertas cláusulas de los contratos de deuda del grupo y de otras cláusulas restrictivas que puedan incluirse en futuros contratos de deuda podría limitar la capacidad para operar el negocio y aprovechar las oportunidades de negocio que interesen a largo plazo.

Aunque las cláusulas de los contratos de deuda del grupo están sujetas a importantes excepciones y salvedades, si se incumplen y no se logra obtener una exención o modificación, refinanciar la deuda sujeta a dichas cláusulas o adoptar otras medidas paliativas, se produciría un caso de incumplimiento. Estos acuerdos también contienen otros supuestos de incumplimiento habituales en este tipo de financiaciones. Si se produjera un caso de incumplimiento, los prestamistas o tenedores de notas podrían, entre otras cosas, declarar vencidos y pagaderos los montos pendientes y, en su caso y con sujeción a las condiciones de los acuerdos de garantía pertinentes, recuperar las garantías, incluidas aeronaves u otros activos valiosos. Además, un incumplimiento o un vencimiento anticipado de la deuda en virtud de un acuerdo podría dar lugar a un incumplimiento de otros de los instrumentos de deuda. El vencimiento anticipado de una deuda significativa podría obligar a renegociar, liquidar o refinanciar las obligaciones derivadas de los acuerdos de deuda del grupo y no hay garantía de que tales esfuerzos de renegociación o refinanciación tendrán éxito.

Riesgos relacionados con nuestras acciones ordinarias y ADR

Los principales accionistas pueden tener intereses distintos de los de los titulares de los ADR.

Según los términos del contrato de depósito que rige los ADS, si los titulares de ADS no proporcionan a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su calidad de depositario de los ADS, instrucciones oportunas sobre la votación de las acciones ordinarias subyacentes a sus ADR, se considerará que el depositario ha recibido instrucciones para otorgar a un individuo designado por el directorio el derecho discrecional a votar en representación de dichas acciones ordinarias. El individuo designado por el directorio para ejercer este derecho de voto discrecio-

nal puede tener intereses afines a los de nuestros principales accionistas, que pueden diferir de los de nuestros titulares de ADS. Históricamente, el directorio del grupo ha designado a su presidente para ejercer este derecho, lo que no garantiza, sin embargo, que vaya a hacerlo en el futuro. Los miembros del directorio elegidos por los accionistas en 2022 designaron a Ignacio Cueto para desempeñar esta función.

Los titulares de los ADR pueden verse perjudicados por la dilución sustancial de las acciones representadas por los ADR.

El 18 de junio de 2022, el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York emitió una orden confirmando el plan conjunto de reorganización (enmendado, reformulado, modificado, revisado o complementado de vez en cuando, el "Plan") presentado por los Deudores Reorganizados y fechado el 25 de mayo de 2022 [ECF No. 5753]. De conformidad con el Plan, el 13 de septiembre de 2022, los Deudores Reorganizados iniciaron las ofertas de derechos preferentes para los Nuevos Bonos Convertibles de Clase A, los Nuevos Bonos Convertibles de Clase B, los Nuevos Bonos Convertibles de Clase C (conjuntamente, los "Nuevos Bonos Convertibles") y las Nuevas Acciones Ordinarias ERO (definidos cada uno en el Plan), ofertas que concluyeron el 12 de octubre de 2022. El 3 de noviembre de 2022, el Plan entró en vigor de conformidad con sus términos y el grupo salió de la quiebra. En relación con su salida y la conversión de los Nuevos Bonos Convertibles en acciones de la Sociedad, las participaciones de los accionistas existentes se diluyeron sustancialmente. Las acciones representadas por ADR actualmente se traducen en una pequeña parte de capital del grupo. Los precios de mercado de las acciones representadas por ADR pueden verse afectados negativamente por dicha dilución y experimentar una fluctuación y volatilidad significativas.

La negociación de los ADS y acciones ordinarias en los mercados de valores es limitada y podría experimentar una menor liquidez y mayor volatilidad de precios.

Como resultado del procedimiento de reorganización (Chapter 11), el 10 de junio de 2020, la NYSE notificó a la SEC su intención de cancelar el registro y dejar de operar los ADS en la bolsa de Nueva York (NYSE), con efecto a la apertura de las operaciones el 22 de junio de 2020. A la fecha del presente informe anual, los ADS se negocian en el mercado extrabursátil (over the counter u OTC), que es un mercado menos líquido y el programa de ADR del grupo, con JP Morgan Chase Bank, N.A. como depositario, no está abierto para emisiones. No hay un calendario definido para la reapertura del programa ADR ni para el regreso a los mercados públicos estadounidenses. Además, no puede garantizarse que los ADS continúen negociándose en el mercado OTC o que vaya a existir en el futuro un mercado público para los ADS, si los intermediarios seguirán proporcionando cotizaciones públicas de los ADS, si el volumen de negociación de los ADS será suficiente para proporcionar un mercado de negociación eficiente, si las cotizaciones de los ADS pueden bloquearse en el futuro o si el grupo podrá volver a operar los ADS en una bolsa de valores.

Las acciones ordinarias del grupo cotizan en la Bolsa de Comercio de Santiago (BCS). Los mercados de valores chilenos son sustancialmente más pequeños, menos líquidos y más volátiles que los principales mercados de valores de los Estados Unidos. Además, los mercados de valores chilenos pueden verse materialmente afectados por la evolución de otros mercados emergentes, en particular otros países de América Latina. Por consiguiente, aunque los titulares tienen derecho a retirar las acciones ordinarias subyacentes a los ADS del depositario en cualquier momento, la capacidad de vender las acciones ordinarias subyacentes a los ADS en la cantidad y al precio y momento que elijan puede verse sustancialmente limitada.

Este limitado mercado de negociación también puede aumentar la volatilidad de los precios de los ADS o de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS, lo que también podría dar

lugar a una disparidad entre los precios de negociación de unas y otros.

Los titulares de los ADR pueden verse perjudicados por las devaluaciones de las divisas y las fluctuaciones de los tipos de cambio.

Si el tipo de cambio del peso chileno cae en relación con el dólar estadounidense, el valor de los ADS y cualquier distribución que se haga de los mismos por parte del depositario podría verse afectado negativamente. El depositario (representado por el banco depositario en Chile) recibe las distribuciones en efectivo de los ADS en pesos, que el banco depositario convierte a dólares estadounidenses al tipo de cambio vigente en ese momento y distribuye a los titulares de los ADR que representan dichos ADS. Asimismo, el depositario incurrirá en gastos de conversión de divisas (que correrán a cargo de los titulares de los ADR) en relación con la conversión de divisas y la posterior distribución de dividendos u otros pagos con respecto a los ADS.

Futuros cambios en los controles de inversión extranjera y en los impuestos de retención en Chile podrían afectar negativamente a los residentes no chilenos que inviertan en las acciones del grupo.

Las inversiones de capital en Chile por parte de residentes no chilenos han estado sujetas en el pasado a diversas normativas de control cambiario que regulan la repatriación de las inversiones y las ganancias derivadas de las mismas. Aunque actualmente no está en vigor, la normativa del Banco Central de Chile ha impuesto en el pasado este tipo de controles cambiarios. No obstante, los inversionistas extranjeros siguen teniendo que facilitar al Banco Central información relacionada con las inversiones en acciones y deben realizar dichas transacciones dentro del mercado oficial de divisas. Además, cualquier cambio en las retenciones fiscales podría afectar negativamente a los residentes no chilenos que inviertan en las acciones del grupo.

El grupo no puede asegurar que no se impondrán o exigirán en el futuro restricciones chilenas adicionales aplicables a los titulares de los ADR, a la enajenación de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS o a la repatriación del producto de una adquisición, una enajenación o un pago de dividendos, ni puede hacer una evaluación de la duración o el impacto, en caso de que se impusieran o exigieran dichas restricciones.

Es posible que los titulares de los ADS no puedan ejercer derechos preferentes en determinadas circunstancias.

En la medida en que un titular de los ADS del grupo no pueda ejercer sus derechos preferentes porque no se ha presentado una declaración de registro, el depositario puede intentar vender los derechos preferentes del titular y distribuir los ingresos netos de la venta, netos de las comisiones y gastos del depositario, al titular, siempre que exista un mercado secundario para tales derechos y pueda reconocerse una prima sobre el costo de la venta. Cabe esperar que se desarrolle un mercado secundario para la venta de derechos preferentes si el precio de suscripción de las acciones ordinarias tras el ejercicio de los derechos es inferior al precio de mercado de las acciones ordinarias. Sin embargo, el grupo no puede asegurar que se desarrollará un mercado secundario de derechos preferentes en relación con cualquier emisión futura de acciones ordinarias o que, si se desarrolla tal mercado, pueda reconocerse una prima en su venta. Los montos recibidos a cambio de la venta o cesión de derechos preferentes relativos a acciones ordinarias de la sociedad estarán sujetos a tributación en Chile y en los Estados Unidos. Como se describe con más detalle en el presente informe anual, la imposibilidad de que los titulares de los ADS ejerzan derechos preferentes sobre las acciones ordinarias subyacentes a sus ADS podría dar lugar a un cambio en su porcentaje de tenencia de acciones ordinarias tras una oferta de derechos preferentes. Si no se desarrolla un mercado secundario para la venta de derechos preferentes y dichos derechos no pueden venderse, expirarán y un titular de nuestros ADS no obtendrá ningún valor de la concesión de los derechos preferentes. En ambos casos, la participación en el grupo de un titular de sus ADS se diluirá proporcionalmente.

De conformidad con el acuerdo sobre derechos de registro suscrito el 10 de noviembre de 2022 con algunos de nuestros acreedores, a los que el grupo se refiere como el "Acuerdo de Soporte de los Acreedores" (Creditor Backstop Agreement) y los "Acreedores de Soporte" (Backstop Creditors), respectivamente (el "Acuerdo sobre Derechos de Registro"), el grupo ha llegado a un acuerdo para modificar los términos del acuerdo de depósito que rige nuestros ADS, con el fin de prever (a) una flexibilidad total (sujeta a las comisiones y procedimientos aplicables contenidos en el acuerdo de depósito) para depositar y retirar, a elección de los respectivos titulares de los ADS, cualesquiera acciones ordinarias de las que sean titulares en cada momento las partes del "backstop" o sus cesionarios, dentro o fuera del programa de ADS; (b) participación en dividendos y distribuciones, con sujeción a los procedimientos del depositario establecidos en el contrato de depósito y al cumplimiento de la legislación relevante (incluyendo, de manera enunciativa mas no limitativa, la legislación chilena); (c) participación en votaciones a instancias de los respectivos titulares de los ADS, con sujeción a los procedimientos del depositario establecidos en el contrato de depósito y al cumplimiento de la legislación relevante (incluyendo, de manera enunciativa mas no limitativa, la legislación chilena); y (d) participación en ofertas de derechos preferentes en forma de ADS adicionales sujetas al cumplimiento de la legislación aplicable (incluyendo, de manera enunciativa mas no limitativa, la legislación chilena) y a los procedimientos del depositario establecidos en el contrato de depósito; siempre que dichas ofertas sean para acciones ordinarias que constituyan al menos un dos por ciento (2%) de las acciones ordinarias en circulación (excluidas las Acciones Ordinarias sujetas a inmovilización (*lock-up*)).

El grupo no está obligado a revelar a los inversionistas tanta información como la que debe revelar un emisor estadounidense y, por ende, es posible que se reciba menos información acerca del grupo de la que se recibiría de una empresa estadounidense comparable.

Los requisitos de divulgación de información corporativa que se aplican al grupo pueden no ser equivalentes a los requisitos de divulgación de información que se aplican a una empresa estadounidense y, por ende, usted puede recibir menos información de la que recibiría de una empresa estadounidense comparable. El grupo está sujeto a los requisitos de reporte de la Ley del Mercado de Valores de 1934, en su versión modificada (la "Ley del Mercado"). Los requisitos de divulgación aplicables a las emisoras extranjeras en virtud de la Ley del Mercado de Valores son más limitados que los requisitos de divulgación aplicables a las emisoras estadounidenses. La información de acceso público sobre las emisoras de valores cotizados en las bolsas chilenas también proporciona menos detalles en ciertos aspectos que la información publicada regularmente por las empresas cotizadas en los Estados Unidos o en algunos otros países. Además, existe un menor nivel de regulación del mercado de valores chileno y de las actividades de los inversionistas en dichos mercados en comparación con el nivel de regulación de los mercados de valores en los Estados Unidos y en algunos otros países desarrollados.

Compromiso con la sostenibilidad

Cambio climático

ASPIRACIÓN DE REDUCCIÓN Y/O COMPENSACIÓN DE EMISIONES

SASB: TR-AL- 110A.2

GRI 305-5

ALCANCE CUBIERTO POR LA ASPIRACIÓN	AÑO BASE	AÑO ASPIRACIÓN	EMISIONES DEL AÑO BASE CUBIERTAS (tCO ₂ e)	% DEL TOTAL DE EMISIONES DEL AÑO BASE	% DE ASPIRACIÓN DE REDUCCIÓN Y/O COMPENSACIÓN CON RESPECTO AL AÑO DE REFERENCIA
Alcance 1 (emisiones aéreas)	2019*	2030	12.149.725	100%	50%

GASES DE EFECTO INVERNADERO (tCO ₂ e)	UNIDAD	2020	2021	2022	2023	2023 VS.2022
--	--------	------	------	------	------	--------------

NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD POR TIPO DE INDUSTRIA

GRI 305-1, 305-2, 305-3 Y 305-4

SASB: TR-AL-110A.1. Y TR-AL- 110A.2

Emisiones directas (Alcance 1)	tCO ₂ e	5.614.368	6.497.576	9.780.288	11.524.420	17,8%
Emisiones indirectas (Alcance 2)	tCO ₂ e	16.355	14.549	7.150	5.217	-27,0%
Otras emisiones indirectas (Alcance 3)	tCO ₂ e	24.827	2.446	3.198.317	3.094.768	-3,2%
Total	tCO₂e	5.655.551	6.514.570	12.985.755	14.624.405	12,7%
Intensidad de emisiones en la operación total	(kgCO₂e/100RTK)	76,87	80,76	101,8	96,65	-5,1%
Intensidad de emisiones en las operaciones aéreas	(kgCO₂e/100RTK)	76,31	80,55	76,67	76,16	-0,7%
Intensidad de emisiones netas en las operaciones¹	(kgCO₂e/100RTK)	75,04	76,10	97,02	92,19	-5,0%

RTK: Acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro rentadas”.

*Nota: El año 2019 fue el último año pre-pandemia y se considera el estándar de la industria de la aviación para comparaciones, siendo ampliamente aceptado por iniciativas internacionales como SBTi.

¹ Emisiones netas en la operación total: emisiones totales descontando las compensaciones realizadas.

FUENTE ²	UNIDAD	FACTOR DE EMISIÓN
Combustible de aviación	kgCO ₂ /kg	3,16
Combustible de aviación	kgCO ₂ e /kg	3,18
Gasolina	kgCO ₂ /TJ	68.700
Diesel	kgCO ₂ /TJ	74.400
Gas Natural	kgCO ₂ /TJ	55.600
Gas licuado de petróleo (GLP)	kgCO ₂ /TJ	64.100

² Fuente bibliográfica: Huella Chile - IPCC 2006

ALCANCE DE LA INFORMACIÓN

	UNIDAD	2020	2021	2022	2023
Combustible de aviación – operación aérea	%	100	100	100	100
Combustible – fuentes fijas					
Diesel	%	96	96	96	96
Gas natural	%	100	100	100	N/A ¹
Gasolina	%	100	100	100	100
GLP	%	100	100	100	100
Combustible – fuentes móviles					
Diesel	%	96	96	96	98
Gasolina	%	96	96	96	100
GLP	%	100	100	100	N/A ²
Gases refrigerantes (varios)	%	100	100	100	100
Electricidad	%	100	100	100	100
Transporte en otras líneas aéreas (combustible de aviación)	%	100	100	100	100

¹ Dentro de las fuentes energéticas del año 2023 no se encuentra el gas natural.

² Dentro de las fuentes energéticas del año 2023 no se encuentra el Gas Licuado de Petróleo (GLP) para fuentes móviles.

EMISIONES ATMOSFÉRICAS SIGNIFICATIVAS

GRI 305-7, 306-6

	UNIDAD	2020	2021	2022	2023	2023 VS. 2022
Óxidos de nitrógeno (NOx)	tCO₂e	19.207	22.184	33.198	39.092	17,8%
Intensidad en la operación de pasajeros	(g/RPK)	0,273	0,330	0,325	0,266	-18,2%
Intensidad en la operación de carga	(g/RPK)	1,792	1,734	1,718	2,005	17,0%
Óxidos de azufre (SOx)	tCO₂e	851	983	1.470	1.731	17,8%
Intensidad en la operación de pasajeros	(g/RPK)	0,012	0,013	0,014	0,012	-14,3%
Intensidad en la operación de carga	(g/RPK)	0,079	0,077	0,085	0,089	4,7%
Gases que afectan la capa de ozono¹	tCO₂e	7.474	7.667	11.859	9.712	-18,1%

¹ Incluye: Halon-1301; HCFC-141b; HCFC-22. Para el año 2023 se ajustan los valores de años anteriores para mostrar todos los datos en tCO₂ e.

RPK: Acrónimo en inglés que significa “pasajeros-kilómetro rentados”.

RTK: Acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro rentadas”.

Empleados

Mejor, más simple y transparente

GRUPO LATAM – PERFIL DE LOS EMPLEADOS EN 2023

NCG 461: 5.1.1 NÚMERO DE PERSONAS POR SEXO y 5.1.2 NÚMERO DE PERSONAS POR NACIONALIDAD

GRI 2-7 Y 2-8; 405-1

	BRASIL		CHILE		COLOMBIA		ECUADOR		EE.UU.		PERÚ		OTROS		GRUPO LATAM	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Altas gerencias	14	2	37	4	1	-	-	1	4	1	2	-	1	2	59	10
Gerencias	89	55	250	135	16	8	4	5	22	13	14	7	21	8	416	231
Jefaturas	482	237	326	190	54	25	24	8	51	28	53	36	40	32	1.030	556
Operarios	7.208	2.757	1.524	872	579	441	91	32	781	241	570	485	249	236	11.002	5.064
Fuerzas de venta	69	192	77	286	5	13	2	9	2	1	12	33	13	33	180	567
Administrativos	181	160	192	243	26	41	8	11	1	9	40	37	35	45	483	546
Otros profesionales	522	377	977	569	37	27	4	9	33	22	28	26	16	14	1.617	1.044
Otros técnicos	3.453	2.890	1.453	1.588	521	488	167	122	2	-	1.028	977	30	44	6.654	6.109
Total	12.018	6.670	4.836	3.887	1.239	1.043	300	197	896	315	1.747	1.601	405	414	21.441	14.127

Nota: Además de los 35.568 empleados, forman parte de la fuerza de trabajo de LATAM trabajadores transitorios, contratados mediante empresas tercerizadas por plazo máximo de 6 meses para ocupar puestos vacantes temporariamente por licencia de empleados o por vencimiento de contratos externos.

* LATAM no cuenta con profesionales de la categoría Auxiliar

GRUPO LATAM – PERFIL DE LOS EMPLEADOS EN 2023 – DETALLE DE "OTROS"

NCG 461: 5.1.1 NÚMERO DE PERSONAS POR SEXO y 5.1.2 NÚMERO DE PERSONAS POR NACIONALIDAD

GRI 2-7 Y 2-8; 405-1

	ALEMANIA		ARGENTINA		AUSTRALIA		BOLIVIA		COSTA RICA		CUBA		ESPAÑA		FRANCIA		ITALIA		MÉXICO		NUEVA ZELANDA		PAÍSES BAJOS		PARAGUAY		PORTUGAL		REINO UNIDO		SUDÁFRICA		URUGUAY		VENEZUELA	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M		
Altas gerencias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gerencias	1	-	4	2	1	-	-	-	-	-	-	-	10	5	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Jefaturas	2	-	8	10	-	1	-	1	-	-	-	11	10	-	1	-	-	-	5	3	3	-	2	-	5	3	-	-	1	-	-	-	2	2	-	1
Operarios	8	9	72	84	2	3	18	14	-	1	3	2	60	64	6	1	1	3	34	30	1	3	1	1	21	7	1	4	11	4	-	1	10	5	-	-
Fuerzas de venta	1	1	1	4	-	1	-	-	-	-	-	-	3	16	-	3	1	-	4	-	-	-	-	-	1	6	-	1	1	1	1	-	1	-	-	-
Administrativos	-	-	11	9	-	1	-	-	-	-	-	-	2	8	-	-	-	-	15	20	2	-	1	2	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros profesionales	-	1	1	3	-	1	1	-	-	-	-	-	11	8	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Otros técnicos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	12	11	97	112	3	7	19	15	1	1	3	2	98	113	6	5	3	3	59	54	6	3	5	3	64	66	1	5	13	5	-	1	15	7	-	1

* LATAM no cuenta con profesionales de la categoría Auxiliar

GRUPO LATAM – PERFIL DE LOS EMPLEADOS EN 2023

GRI 405-1

NCG 461: 5.1.3 NÚMERO DE PERSONAS POR RANGO DE EDAD

POR RANGO DE EDAD	MENOS DE 30 AÑOS		DE 30 A 40 AÑOS		DE 41 A 50 AÑOS		DE 51 A 60 AÑOS		DE 61 A 70 AÑOS		MÁS DE 70 AÑOS	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Altas gerencias	-	-	5	-	25	8	25	2	4	-	-	-
Gerencias	7	3	209	136	134	69	57	20	9	3	-	-
Jefaturas	75	54	426	310	346	139	156	48	25	5	2	-
Operarios	2.900	2.187	3.913	1.877	2.712	753	1.199	224	260	22	18	1
Fuerzas de venta	20	45	73	213	67	204	17	91	3	14	-	-
Administrativos	108	100	177	230	132	145	46	65	20	5	-	1
Otros profesionales	446	329	733	466	294	202	100	42	34	5	10	-
Otros técnicos	1.077	1.495	2.497	2.542	1.903	1.761	991	294	180	17	6	-
Total	4.633	4.213	8.033	5.774	5.613	3.281	2.591	786	535	71	36	2

NCG 461: 5.1.4 NÚMERO DE PERSONAS POR ANTIGÜEDAD

POR ANTIGÜEDAD	MENOS DE 3 AÑOS		DE 3 A 6 AÑOS		MÁS DE 6 Y HASTA 9 AÑOS		MÁS DE 9 Y HASTA 12 AÑOS		MÁS DE 12 AÑOS	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Altas gerencias	2	1	7	1	6	1	5	1	39	6
Gerencias	36	27	38	25	53	36	72	52	217	91
Jefaturas	108	80	110	82	102	51	129	70	581	273
Operarios	5.208	3.077	1.291	573	621	386	1.164	382	2.718	646
Fuerzas de venta	45	115	31	71	18	45	32	78	54	258
Administrativos	168	161	40	60	38	43	60	62	177	220
Otros profesionales	771	486	214	132	87	81	170	112	375	233
Otros técnicos	2.630	2.486	393	309	366	397	359	345	2.906	2.572
Total	8.968	6.433	2.124	1.253	1.291	1.040	1.991	1.102	7.067	4.299

* LATAM no cuenta con profesionales de la categoría Auxiliar.

CATEGORÍAS FUNCIONALES

Alta gerencias
CEOs
Vicepresidentes
Directores

Gerencias
Gerentes senior
Gerentes
Subgerentes

Jefaturas
Jefes de área
Jefes de departamento

Operarios
Operaciones de Carga
Operaciones de Mantenimiento
Operaciones de Aeropuerto
Centro de Control de Operaciones

Fuerzas de venta
Operaciones de Venta
Customer Care

Administrativos
Actividades de soporte y con rol general

Otros profesionales
Mando medio en actividades de soporte

Otros técnicos
Tripulantes de mando
Tripulantes de cabina

NCG 461: 5.1.5 PERSONAS CON DISCAPACIDAD

GRI 405-1

PERSONAS CON DISCAPACIDAD	HOMBRES	MUJERES
Altas gerencias	0	0
Gerencias	3	1
Jefaturas	19	4
Operarios	419	144
Fuerzas de venta	10	16
Administrativos	30	14
Otros profesionales	27	17
Otros técnicos	4	6

TIPO DE CONTRATO¹

GRI 2-7 EMPLEADOS

	PLAZO INDEFINIDO		PLAZO FIJO	
	H	M	H	M
Brasil	12.018	6.670	-	-
Chile	4.353	3.410	483	477
Colombia	950	648	289	395
Ecuador	300	197	-	-
Estados Unidos	895	313	1	2
Perú	1.383	1.180	364	421
Otros	399	400	6	14
Grupo LATAM				
NCG 461: 5.2 FORMALIDAD LABORAL	20.298 / 57,1%	12.818 / 36,0%	1.143 / 3,2%	1.309 / 3,7%

¹ Obs.: no existen contratos por obra, faena u honorarios.

Otros: Alemania, Argentina, Australia, Bolivia, Costa Rica, Cuba, España, Francia, Italia, México, Nueva Zelanda, Países Bajos, Paraguay, Portugal, Reino Unido, Sudáfrica, Uruguay y Venezuela.

TIPO DE CONTRATO²

GRI 2-7 EMPLEADOS

	JORNADA ORDINARIA		TIEMPO PARCIAL ¹	
	H	M	H	M
Brasil	11.797	6.491	221	179
Chile	4.788	3.793	48	94
Colombia	1.239	1.043	-	-
Ecuador	300	197	-	-
Estados Unidos	889	297	7	18
Perú	1.747	1.590	-	11
Otros	369	379	36	35
Grupo LATAM				
NCG 461: 5.3 ADAPTABILIDAD LABORAL	21.129 / 59,4%	13.790 / 38,8%	312 / 0,9%	337 / 1,0%

Otros: Alemania, Argentina, Australia, Bolivia, Costa Rica, Cuba, España, Francia, Italia, México, Nueva Zelanda, Países Bajos, Paraguay, Portugal, Reino Unido, Sudáfrica, Uruguay y Venezuela.

En 2023 no hubo personas que se acogieran a pactos de adaptabilidad de jornada laboral para trabajadores con responsabilidades familiares, ni por otras razones.

Por otro lado, 5.149 personas se acogieron en 2023 a teletrabajo, de las cuales 2.977 fueron hombres (un 8.37% de la dotación total) y 2.172 fueron mujeres (un 6.11% de la dotación total).

CONVENIOS DE NEGOCIACIÓN COLECTIVA EN 2023³

NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

SASB TR-AL-310A.1

GRI 2-30

Empleados cubiertos por convenios de negociación colectiva	89%
Empleados sindicalizados	45%

³ Con base en la dotación total en 31 de diciembre de 2023.

De manera general, las filiales del grupo aplican sus propias políticas para definir las condiciones laborales y los términos de empleo para los trabajadores no cubiertos por convenios de negociación colectiva. La excepción es Chile, donde, desde septiembre de 2016, cumpliendo con lo establecido por la legislación, se extienden a los nuevos ingresos algunos beneficios básicos y transversales, como el beneficio de pasajes, definidos en un instrumento colectivo sindical.

NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

SASB TR-AL-310a.2

Durante 2023, no hubo paros laborales que involucren a más de mil trabajadores, ni días de inactividad como consecuencia de paros laborales.

GRUPO LATAM - NUEVAS CONTRATACIONES Y ROTACIÓN DE PERSONAL EN 2023

GRI 401-1	TOTAL DE PERSONAS CONTRATADAS	TASA DE CONTRATACIONES	TOTAL DE PERSONAS QUE DEJARON EL GRUPO LATAM	TASA DE ROTACIÓN
LATAM Airlines Brasil	2.957	8,31%	2.024	5,69%
LATAM Airlines Chile	1.689	4,75%	700	1,97%
LATAM Airlines Colombia	876	2,46%	311	0,87%
LATAM Airlines Ecuador	122	0,34%	30	0,08%
Oficina regional Estados Unidos	466	1,31%	384	1,08%
LATAM Airlines Perú	590	1,66%	326	0,92%
Otros ²	127	0,36%	79	0,22%
Total	6.827	19,19%	3.854	10,84%

¹ Personas que dejaron el grupo LATAM ya sea de manera voluntaria, despido, jubilación o fallecimiento.

² Considera operaciones del grupo LATAM en otros países del continente americano, Europa y Oceanía.

CONTRATACIONES INTERNAS

Un 81% de posiciones internas fueron completas con candidatos internos en 2023.

NUEVAS CONTRATACIONES POR GÉNERO EN 2023

GRI 401-1	MUJERES	HOMBRES
PAÍS		
Brasil	37,0%	63,0%
Chile	49,9%	50,1%
Colombia	54,0%	46,0%
Ecuador	41,0%	59,0%
Perú	53,6%	46,4%
Estados Unidos	23,2%	76,8%
Otros	46,5%	53,5%
Total	43,1%	56,90%

TASA DE ROTACIÓN DEL PERSONAL POR PAÍS 2023

PAÍS	FY 2023
Brasil	43,3%
Chile	24,7%
Colombia	12,8%
Ecuador	1,8%
Perú	8,6%
Estados Unidos	6,8%
Otro	1,9%

PARTICIPACIÓN LABORAL FEMENINA 2023 POR TIPO DE CARGO

LATAM aspira a alcanzar en 2030 un equilibrio de género en torno al 40/60 en todos los niveles funcionales.

PARTICIPACIÓN FEMENINA	2023
Mujeres en el total de la fuerza laboral	39,7%
Mujeres en todos los cargos de liderazgo (junior, medio y alto)	34,6%
Mujeres en todos los cargos junior de liderazgo	35,6%
Mujeres en todos los cargos altos de liderazgo	14,7%
Mujeres en cargos de liderazgo de funciones generadoras de ingresos (*)	37,8%
Mujeres en puestos STEM (**)	26,5%

(*) Se excluyen cargos de soporte como recursos humanos, legal, tecnología de la información, etc.

(**) STEM: Personal con formación y posición relacionada con la ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.

PARTICIPACIÓN LABORAL POR NACIONALIDAD 2023

NACIONALIDAD	PARTICIPACIÓN DE LA FUERZA LABORAL TOTAL	PARTICIPACIÓN EN POSICIONES DE LIDERAZGO
Brasil	52,9%	40,4%
Chile	22,3%	33,6%
Colombia	6,9%	6,6%
Ecuador	1,6%	2,3%
Estados Unidos	1,7%	2,8%
Perú	9,6%	6,0%
Otros	5,0%	8,3%

INCENTIVOS DE LARGO PLAZO PARA LOS EMPLEADOS DEL GRUPO LATAM

Como incentivo de largo plazo para los empleados, durante 2023, las empresas del grupo LATAM contaron con el programa “pagos basados en unidades”. Este está compuesto por unidades otorgadas a cada empleado, cuyo pago se efectúa en un período de hasta 42 meses, que están asociadas a:

- La permanencia del empleado en el grupo LATAM.
- El precio de la acción con respecto al valor del ERO.
- La ocurrencia de eventos referidos al volumen de transacciones y liquidez de la acción.
- El rendimiento definido en base al cumplimiento de ciertos indicadores de la compañía.

Este programa se aplica a los ejecutivos que no son parte del Global Executive Meeting (GEM), es decir, quienes son Gerentes Senior, Gerentes y Subgerentes de distintas empresas del grupo LATAM.

BRECHA SALARIAL POR GÉNERO 2023

INDICADOR	DIFERENCIA ENTRE EMPLEADOS HOMBRES Y MUJERES
Brecha salarial de género: media	94%
Brecha salarial de género: mediana	94%
Brecha de bonificación: media	95%
Brecha de bonificación: mediana	96%

PERSONAS QUE HICIERON USO DEL PERMISO POSTNATAL EN 2023

GRI 401-3

NCG 461: 5.7 PERMISO POSTNATAL

PAÍS	ALTA GERENCIA		GERENCIAS		JEFATURAS		FUERZAS DE VENTAS		ADMINISTRATIVO		OPERARIOS		OTROS PROFESIONALES		OTROS TÉCNICOS		TOTAL	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alemania	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1
Argentina	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Bolivia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
Brasil	0	0	1	3	11	18	0	4	35	116	78	18	37	37	61	72	223	268
Chile	0	0	11	19	6	9	0	8	2	5	37	52	19	23	4	88	79	204
Colombia	0	0	0	0	1	0	0	2	0	6	7	0	0	0	11	11	19	19
Cuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ecuador	0	0	0	0	1	0	0	1	2	2	3	0	0	0	1	1	7	4
España	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	2	3
Estados Unidos	0	0	0	1	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	2	4
Francia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Italia	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
México	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oceanía (Nueva Zelanda y Australia)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Países bajos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Paraguay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	2	3
Perú	0	0	1	1	1	3	3	6	0	0	7	2	0	0	25	23	37	35
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uruguay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros (Costa Rica, Venezuela y Sudáfrica)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	15	25	21	32	4	22	39	132	134	74	58	60	103	198	374	543

Nota: El 100% de las personas que solicitó permiso post-natal tuvo acceso a este beneficio.

* LATAM no cuenta con profesionales de la categoría Auxiliar.

PROMEDIO DE DÍAS QUE HICIERON USO DEL PERMISO POSTNATAL EN 2023

GRI 401-3

NCG 461: 5.7 PERMISO POSTNATAL

PAÍS	ALTA GERENCIA		GERENCIAS		JEFATURAS		FUERZAS DE VENTAS		ADMINISTRATIVO		OPERARIOS		OTROS PROFESIONALES		OTROS TÉCNICOS	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alemania	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0
Argentina	0	0	0	0	0	90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bolivia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
Brasil	0	0	7	161	17	147	0	59	18	130	17	127	18	138	17	120
Chile	0	0	4	17	4	46	0	41	5	33	3	23	3	47	4	49
Colombia	0	0	0	0	14	0	0	126	0	126	14	0	0	0	20	126
Cuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ecuador	0	0	0	0	15	0	0	84	15	84	15	0	0	0	15	84
España	0	0	67	29	0	0	0	0	0	0	0	81	84	0	0	0
Estados Unidos	0	0	0	84	5	0	5	84	0	84	0	0	0	0	0	0
Francia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Italia	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
México	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oceanía (Nueva Zelanda y Australia)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Países bajos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Paraguay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	15	126
Perú	0	0	10	98	10	98	10	98	0	0	10	85	0	0	11	94
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uruguay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros (Costa Rica, Venezuela y Sudáfrica)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

* LATAM no cuenta con profesionales de la categoría Auxiliar.

*En particular respecto del post natal ejercible por los hombres, trabajadores de Chile, el 100% optó por el permiso de 5 días, entre las opciones que entrega la Ley chilena.

ANEXOS

Gestión de la cadena de suministros - Corporate Sustainability Assessment

• Indicadores clave respecto de la Identificación de proveedores significativos:

Selección de proveedores 2023

Número total de proveedores significativos nivel 1	270
Porcentaje del gasto total en proveedores significativos nivel 1	100%
Número total de proveedores significativos no nivel 1	0

• Indicadores clave respecto de la evaluación y desarrollo de proveedores:

Evaluación de proveedores 2023

Número de proveedores evaluados mediante documentación o en terreno	5.557
Porcentaje de proveedores con planes de acciones correctivas	1%



13

Informes financieros

En este capítulo

168 | Estados financieros

260 | Filiales y coligadas

287 | Análisis razonado

295 | Declaración jurada

296 | Malla Societaria



Estados financieros

NCG 461: 11. INFORMES FINANCIEROS



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS
31 DE DICIEMBRE DE 2023

CONTENIDO

Estado de situación financiera clasificado consolidado
Estado de resultados consolidado por función
Estado de resultados integrales consolidado
Estado de cambios en el patrimonio consolidado
Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo
Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS
UF - UNIDAD DE FOMENTO
ARS - PESOS ARGENTINOS
US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES
MUS\$ - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
MMUS\$ - MILLONES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
COP - PESOS COLOMBIANOS
BRL/R\$ - REALES BRASILEÑOS
MR\$ - MILES DE REALES BRASILEÑOS



INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 22 de febrero de 2024

Señores Accionistas y Directores
LATAM Airlines Group S.A.

Opinión

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y filiales, que comprenden los estados consolidados clasificados de situación financiera al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y los correspondientes estados de resultados consolidados por función, de resultados integrales consolidados, de cambios en el patrimonio consolidado y de flujos de efectivo consolidados método directo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de LATAM Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2023 y 2022, los resultados de sus operaciones y sus flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board (Normas de Contabilidad NIIF).

Base para la opinión

Efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile. Nuestras responsabilidades de acuerdo a tales normas se describen, posteriormente, en los párrafos bajo la sección “Responsabilidades del auditor por la auditoría de los estados financieros consolidados” del presente informe. De acuerdo a los requerimientos éticos pertinentes, para nuestras auditorías de los estados financieros consolidados, se nos requiere ser independientes de LATAM Airlines Group S.A. y filiales y cumplir con las demás responsabilidades éticas de acuerdo a tales requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión de auditoría.



Santiago, 22 de febrero de 2024
LATAM Airlines Group S.A.

2

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board (Normas de Contabilidad NIIF). Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

Al preparar y presentar los estados financieros consolidados, se requiere que la Administración evalúe si existen hechos o circunstancias que, considerados como un todo, originen una duda sustancial acerca de la capacidad de LATAM Airlines Group S.A. y filiales para continuar como una empresa en marcha en un futuro previsible.

Responsabilidades del auditor por la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados como un todo, están exentos de representaciones incorrectas significativas debido a fraude o error y emitir un informe del auditor que incluya nuestra opinión. Una seguridad razonable es un alto, pero no absoluto, nivel de seguridad y, por lo tanto, no garantiza que una auditoría realizada de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile siempre detectará una representación incorrecta significativa cuando exista. El riesgo de no detectar una representación incorrecta significativa debido a fraude es mayor que el riesgo de no detectar una representación incorrecta significativa debido a un error, ya que el fraude puede involucrar colusión, falsificación, omisiones intencionales, ocultamiento, representaciones inadecuadas o hacer caso omiso de los controles por parte de la Administración. Una representación incorrecta se considera significativa si, individualmente, o de manera agregada, podría influir el juicio que un usuario razonable realiza en base a estos estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría realizada de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile nosotros:

- Ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos nuestro escepticismo profesional durante toda la auditoría.
- Identificamos y evaluamos los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados, ya sea debido a fraude o error, diseñamos y realizamos procedimientos de auditoría en respuesta a tales riesgos. Tales procedimientos incluyen el examen, en base a pruebas, de evidencia con respecto a los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados.



Santiago, 22 de febrero de 2024
LATAM Airlines Group S.A.

3

- Obtenemos un entendimiento del control interno pertinente para una auditoría con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de LATAM Airlines Group S.A. y filiales. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión.
- Evaluamos lo apropiado que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración y evaluamos lo apropiado de la presentación general de los estados financieros consolidados.
- Concluimos si a nuestro juicio existen hechos o circunstancias que, considerados como un todo, originen una duda sustancial acerca de la capacidad de LATAM Airlines Group S.A. y filiales para continuar como una empresa en marcha por un período de tiempo razonable.

Se nos requiere comunicar a los responsables del Gobierno Corporativo, entre otros asuntos, la oportunidad y el alcance planificados de la auditoría y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa y debilidad importante del control interno que identifiquemos durante nuestra auditoría.

DocuSigned by:

29A251EE1C8442C...
Jonathan Yeomans Gibbons
RUT: 13.473.972-K

PricewaterhouseCoopers

Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

Notas	Página		Página
1 - Información general	1	19 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	70
2 - Resumen de principales políticas contables	5	20 - Otras provisiones	72
2.1. Bases de preparación	5	21 - Otros pasivos no financieros	73
2.2. Bases de consolidación	10	22 - Provisiones por beneficios a los empleados	74
2.3. Transacciones en moneda extranjera	11	23 - Cuentas por pagar, no corrientes	78
2.4. Propiedades, plantas y equipos	12	24 - Patrimonio	78
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía	12	25 - Ingresos de actividades ordinarias	86
2.6. Costos por intereses	13	26 - Costos y gastos por naturaleza	86
2.7. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	13	27 - Otros ingresos, por función	89
2.8. Activos financieros	13	28 - Moneda extranjera y diferencias de cambio	89
2.9. Instrumentos financieros derivados y derivados implícitos	14	29 - Ganancia (pérdida) por acción	97
2.10. Inventarios	15	30 - Contingencias	98
2.11. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	15	31 - Compromisos	117
2.12. Efectivo y equivalentes al efectivo	15	32 - Transacciones con partes relacionadas	120
2.13. Capital emitido	15	33 - Pagos basados en acciones	122
2.14. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	15	34 - Estado de flujo de efectivo	125
2.15. Préstamos que devengan intereses	15	35 - Medioambiente	129
2.16. Impuestos corrientes y diferidos	16	36 - Hechos posteriores a la fecha de los Estados Financieros	131
2.17. Beneficios a los empleados	17		
2.18. Provisiones	17		
2.19. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes	17		
2.20. Arrendamientos	18		
2.21. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	20		
2.22. Mantenimiento	20		
2.23. Medioambiente	20		
3 - Gestión del riesgo financiero	20		
3.1. Factores de riesgo financiero	20		
3.2. Gestión del riesgo del capital	33		
3.3. Estimación del valor razonable	33		
4 - Estimaciones y juicios contables	35		
5 - Información por segmentos	37		
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo	38		
7 - Instrumentos financieros	39		
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes	40		
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas	42		
10 - Inventarios	43		
11 - Otros activos financieros	44		
12 - Otros activos no financieros	45		
13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	46		
14 - Inversiones en subsidiarias	47		
15 - Activos intangibles distintos de la plusvalía	50		
16 - Propiedades, plantas y equipos	52		
17 - Impuestos corrientes y diferidos	57		
18 - Otros Pasivos financieros	62		

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS

	Nota	Al 31 de diciembre de 2023 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUS\$
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	1.714.761	1.216.675
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	174.819	503.515
Otros activos no financieros, corrientes	12	185.264	191.364
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	1.385.910	1.008.109
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	28	19.523
Inventarios corrientes	10	592.880	477.789
Activos por impuestos corrientes	17	47.030	33.033
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta		<u>4.100.692</u>	<u>3.450.008</u>
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	13	<u>102.670</u>	<u>86.416</u>
Total activos corrientes		<u>4.203.362</u>	<u>3.536.424</u>
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	34.485	15.517
Otros activos no financieros, no corrientes	12	168.621	148.378
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	12.949	12.743
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.151.986	1.080.386
Propiedades, plantas y equipos	16	9.091.130	8.411.661
Activos por impuestos diferidos	17	4.782	5.915
Total activos no corrientes		<u>10.463.953</u>	<u>9.674.600</u>
Total activos		<u>14.667.315</u>	<u>13.211.024</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

PATRIMONIO Y PASIVOS

	Nota	Al 31 de diciembre de 2023 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUS\$
PASIVOS			
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 18	596.063	802.841
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 19	1.765.279	1.627.992
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	7.444	12
Otras provisiones, corrientes	20	15.072	14.573
Pasivos por impuestos corrientes	17	2.371	1.026
Otros pasivos no financieros, corrientes	21	3.301.906	2.642.251
Total pasivos corrientes		<u>5.688.135</u>	<u>5.088.695</u>
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 18	6.341.669	5.979.039
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 23	418.587	326.284
Otras provisiones, no corrientes	20	926.736	927.964
Pasivo por impuestos diferidos	17	382.359	344.625
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	22	122.618	93.488
Otros pasivos no financieros no corrientes	21	348.936	420.208
Total pasivos no corrientes		<u>8.540.905</u>	<u>8.091.608</u>
Total pasivos		<u>14.229.040</u>	<u>13.180.303</u>
PATRIMONIO			
Capital emitido	24	5.003.534	13.298.486
Resultados acumulados	24	464.411	(7.501.896)
Acciones propias en cartera	24	—	(178)
Otras participaciones en el patrimonio	24	39	39
Otras reservas	24	(5.017.682)	(5.754.173)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		<u>450.302</u>	<u>42.278</u>
Participaciones no controladoras	14	(12.027)	(11.557)
Total patrimonio		<u>438.275</u>	<u>30.721</u>
Total patrimonio y pasivos		<u>14.667.315</u>	<u>13.211.024</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCIÓN

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2023 MUS\$	2022 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	5 - 25	11.640.541	9.362.521
Costo de ventas	26	(8.816.590)	(8.103.483)
Ganancia bruta		<u>2.823.951</u>	<u>1.259.038</u>
Otros ingresos, por función	27	148.641	154.286
Costos de distribución	26	(587.272)	(426.599)
Gastos de administración	26	(683.311)	(576.429)
Otros gastos, por función	26	(532.801)	(531.575)
Ganancia de actividades de reestructuración	26	—	1.679.934
Otras ganancias (pérdidas)	26	(91.043)	(347.077)
Ganancia/(Pérdida) de actividades operacionales		<u>1.078.165</u>	<u>1.211.578</u>
Ingresos financieros	26	125.356	1.052.295
Costos financieros	26	(698.231)	(942.403)
Diferencias de cambio		85.891	25.993
Resultado por unidades de reajuste		<u>5.311</u>	<u>(1.412)</u>
Ganancia/(Pérdida) antes de impuestos		596.492	1.346.051
Ingresos (gastos) por impuesto a las ganancias	17	(14.942)	(8.914)
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		<u>581.550</u>	<u>1.337.137</u>
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		581.831	1.339.210
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	14	(281)	(2.073)
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		<u>581.550</u>	<u>1.337.137</u>
GANANCIA/(PÉRDIDA) POR ACCIÓN			
Ganancia/(Pérdida) básicas por acción (US\$)	29	0,000963	0,013861
Ganancia/(Pérdida) diluidas por acción (US\$)	29	0,000963	0,013592

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2023 MUS\$	2022 MUS\$
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		581.550	1.337.137
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, ganancias (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	24	(21.198)	(9.935)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		<u>(21.198)</u>	<u>(9.935)</u>
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
(Pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos		(12.423)	(32.563)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		<u>(12.423)</u>	<u>(32.563)</u>
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	24	(41.144)	52.017
Ajuste por reclasificación de coberturas de flujos de efectivo antes de impuestos	24	(26.568)	31.293
Importes eliminados del patrimonio e incluidos en el importe en libros de activos (pasivos) no financieros que fueron adquiridos o incurridos a través de una transacción prevista cubierta altamente probable, antes de impuestos	24	(11.112)	(8.143)
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		<u>(78.824)</u>	<u>75.167</u>
Cambio en el valor temporal del dinero de opciones			
Ganancia/(Pérdida) por cambios en el valor del dinero de opciones	24	25.751	(24.005)
Ajustes de reclasificación por cambios en el valor temporal del dinero de opciones	24	28.818	19.946
Otro resultado integral, antes de impuestos, cambio en el valor temporal del dinero de opciones		<u>54.569</u>	<u>(4.059)</u>
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		<u>(36.678)</u>	<u>38.545</u>
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		(57.876)	28.610
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relativo a nuevas mediciones de planes de beneficios definidos de otro resultado integral	17	751	567
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio		<u>751</u>	<u>567</u>
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relacionado con diferencias de cambio de conversión de otro resultado integral			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral	17	3.604	(235)
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio		<u>3.604</u>	<u>(235)</u>
Total otro resultado integral		<u>(53.521)</u>	<u>28.942</u>
Total resultado integral		<u>528.029</u>	<u>1.366.079</u>
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		515.687	1.367.315
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		12.342	(1.236)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		<u>528.029</u>	<u>1.366.079</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

Patrimonio atribuible a la controladora														
Cambios en otras reservas														
Nota	Capital emitido	Otras Participaciones en el Patrimonio	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias/ (Pérdidas) acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2023	13.298.486	39	(178)	(3.805.560)	36.542	(21.622)	(28.117)	37.235	(1.972.651)	(5.754.173)	(7.501.896)	42.278	(11.557)	30.721
Cambios en patrimonio														
Resultado integral Ganancia (Pérdida)	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	581.831	581.831	(281)	581.550
Otro resultado integral		—	—	(25.051)	(75.220)	54.569	(20.442)	—	—	(66.144)	—	(66.144)	12.623	(53.521)
Total resultado integral		—	—	(25.051)	(75.220)	54.569	(20.442)	—	—	(66.144)	581.831	515.687	12.342	528.029
Transacciones con los accionistas														
Dividendos	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(174.549)	(174.549)	—	(174.549)
Incremento por otras aportaciones de los propietarios	24	—	17.401	—	—	—	—	—	(14.401)	(14.401)	—	3.000	—	3.000
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	24-34	(8.294.952)	(17.401)	178	—	—	—	—	817.036	817.036	7.559.025	63.886	(12.812)	51.074
Total transacciones con los accionistas		(8.294.952)	—	178	—	—	—	—	802.635	802.635	7.384.476	(107.663)	(12.812)	(120.475)
Saldos al 31 de diciembre de 2023		5.003.534	39	(3.830.611)	(38.678)	32.947	(48.559)	37.235	(1.170.016)	(5.017.682)	464.411	450.302	(12.027)	438.275

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora														
	Cambios en otras reservas										Ganancias/ (Pérdidas) acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total	
	Capital emitido	Otras Participaciones en el Patrimonio	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas					MUS\$
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Patrimonio 1 de enero de 2022	3.146.265	—	(178)	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	37.235	2.448.098	(1.361.529)	(8.841.106)	(7.056.548)	(10.356)	(7.066.904)	
Cambios en patrimonio															
Resultado integral (Pérdida)	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.339.210	1.339.210	(2.073)	1.337.137	
Otro resultado integral		—	—	(33.401)	74.932	(4.059)	(9.367)	—	—	28.105	—	28.105	837	28.942	
Total resultado integral		—	—	(33.401)	74.932	(4.059)	(9.367)	—	—	28.105	1.339.210	1.367.315	(1.236)	1.366.079	
Transacciones con los accionistas															
Emisión de patrimonio	24 -33	800.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	800.000	—	800.000	
Incremento por otras aportaciones de los propietarios	24	—	9.250.229	—	—	—	—	—	(4.340.749)	(4.340.749)	—	4.909.480	—	4.909.480	
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	24 -33	9.352.221	(9.250.190)	—	—	—	—	—	(80.000)	(80.000)	—	22.031	35	22.066	
Total transacciones con los accionistas		10.152.221	39	—	—	—	—	—	(4.420.749)	(4.420.749)	—	5.731.511	35	5.731.546	
Saldos al 31 de diciembre de 2022		13.298.486	39	(178)	(3.805.560)	36.542	(21.622)	(28.117)	37.235	(1.972.651)	(5.754.173)	(7.501.896)	42.278	(11.557)	30.721

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - METODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2023	2022
		MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		13.397.385	10.549.542
Otros cobros por actividades de operación		169.692	117.118
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	34	(9.689.508)	(9.113.130)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(1.304.696)	(1.039.336)
Otros pagos por actividades de operación		(270.580)	(272.823)
Impuestos a las ganancias pagados		(18.379)	(14.314)
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	(20.346)	(130.260)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		<u>2.263.568</u>	<u>96.797</u>
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
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		—	(331)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		46.524	56.377
Compras de propiedades, planta y equipo		(795.787)	(780.538)
Compras de activos intangibles		(68.052)	(50.116)
Intereses recibidos		98.552	18.934
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	59.258	6.300
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		<u>(659.505)</u>	<u>(748.957)</u>
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Importes procedentes de la emisión de acciones	34	—	549.038
Importes procedentes de la emisión de otros instrumentos de patrimonio	34	—	3.202.790
Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control	24	(23)	—
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	34	—	2.361.875
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	34	—	4.856.025
Préstamos de entidades relacionadas	32	—	770.522
Reembolsos de préstamos	34	(342.005)	(8.759.413)
Pagos de pasivos por arrendamientos	34	(225.358)	(131.917)
Pagos de préstamos a entidades relacionadas	34	—	(1.008.483)
Intereses pagados		(594.234)	(521.716)
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	11.405	(463.766)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		<u>(1.150.215)</u>	<u>854.955</u>
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		453.848	202.795
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		44.238	(32.955)
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		<u>498.086</u>	<u>169.840</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	<u>1.216.675</u>	<u>1.046.835</u>
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	<u>1.714.761</u>	<u>1.216.675</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2023

NOTA 1 - INFORMACION GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad", "LATAM" o la "Compañía") es una sociedad anónima abierta que mantiene valores inscritos en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores. Los ADRs de LATAM se negocian en Estados Unidos de Norteamérica en los mercados OTC (Over-The Counter).

Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África, Asia y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o por sus filiales en Chile, Ecuador, Perú, Brasil, Colombia y Paraguay. Además, la Sociedad cuenta con filiales que operan en el negocio de carga en Chile, Brasil y Colombia.

La Sociedad se encuentra ubicada en Chile, en la ciudad de Santiago, Avenida Presidente Riesco N°5711, Comuna de Las Condes.

Al 31 de diciembre de 2023 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 604.441.789.335 acciones, todas emitidas, ordinarias y sin valor nominal. De tal cantidad, a dicha fecha se encontraban suscritas y pagadas 604.437.877.587 acciones. Lo anterior, considerando el aumento de capital aprobado por los accionistas de la compañía en junta extraordinaria de fecha 5 de julio de 2022, en el contexto de la implementación de su plan de reorganización aprobado y confirmado en el Procedimiento Capítulo 11, así como la reducción de capital de pleno derecho que consta en escritura pública de fecha 6 de septiembre de 2023, otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Javier Diez Morello.

Los mayores accionistas de la Sociedad al 31 de diciembre de 2023 considerando el total de acciones suscritas y pagadas a esa fecha son Banco de Chile por cuenta de State Street que posee un 45,81%, Banco de Chile por cuenta de Terceros No Residentes con un 11,94%, Delta Air Lines con 10,05% y Qatar Airways con un 10,03% de la propiedad.

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad contaba con un total de 2.100 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 0,01% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Durante el 2023, el grupo LATAM tuvo un promedio de 34.174 empleados, terminando este ejercicio con un número total de 35.568 personas, distribuidas en 5.149 empleados de Administración, 17.655 en Operaciones, 8.688 Tripulantes de Cabina y 4.076 Tripulantes de Mando.

Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Porcentajes de participación

RUT	Sociedad	País de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2023			Al 31 de diciembre de 2022		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,9959	0,0041	100,0000	99,9959	0,0041	100,0000
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	23,6200	76,1900	99,8100	23,6200	76,1900	99,8100
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8940	0,0041	99,8981	99,8940	0,0041	99,8981
76.717.244-3	Prime Cargo SpA.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Extranjera	Connecta Corporation	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	Chile	US\$	99,9000	0,1000	100,0000	99,9000	0,1000	100,0000
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99,8300	0,1700	100,0000	99,8300	0,1700	100,0000
Extranjera	Latam Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Peuco Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Professional Airline Services INC.	EE.UU.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Jarletul S.A.	Uruguay	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Latam Travel S.R.L.	Bolivia	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
Extranjera	Latam Travel S.A.	Argentina	ARS	94,0100	5,9900	100,0000	94,0100	5,9900	100,0000
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	Brasil	BRL	63,0987	36,9013	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

(*) Al 31 de diciembre de 2023, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 100% sobre los derechos económicos y un 51,04% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 863 del gobierno de Brasil implementada en diciembre de 2018 que permite a capitales extranjeros tener hasta un 100% de la propiedad.

(b) Información financiera

RUT	Sociedad	Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2023			Al 31 de diciembre de 2022			Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		Activos	Pasivos	Patrimonio	Activos	Pasivos	Patrimonio	2023	2022
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	Ganancia/(pérdida)	MUS\$
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	487.236	1.835.537	(1.000.622)	392.232	1.727.968	(1.342.687)	7.514	(121.673)
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	334.481	285.645	48.836	335.773	281.178	54.595	(4.666)	(12.726)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	391.430	189.019	202.411	394.378	212.094	182.284	22.677	(1.230)
76.717.244-3	Prime Cargo SpA.	912	—	912	—	—	—	—	—
Extranjera	Connecta Corporation	64.054	6.790	57.264	78.905	22.334	56.571	693	14.814
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	19.435	17.241	2.194	25.118	24.305	813	1.380	1.838
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	280.117	151.066	129.051	283.166	177.109	106.057	24.871	(36.190)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	14.255	10.455	3.800	16.150	12.623	3.527	462	1.154
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	—	1	(1)	—	3	(3)	—	—
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (*)	—	—	—	35.991	15.334	20.656	—	(1.287)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	166.503	80.502	(71.744)	220.144	148.489	11.661	(5.345)	(11.901)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	1.238	50	1.188	1.281	56	1.225	(36)	(14)
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	1.246	893	353	1.417	1.110	307	165	77
Extranjera	Latam Finance Limited	114	208.621	(208.507)	3.011	211.517	(208.506)	(1)	169.582
Extranjera	Professional Airline Services INC.	15.571	10.943	4.628	56.895	53.786	3.109	1.681	258
Extranjera	Jarletul S.A.	16	1.101	(1.085)	16	1.109	(1.093)	8	(2)
Extranjera	Latam Travel S.R.L.	92	—	92	92	5	87	5	154
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	356	1.239	(883)	368	1.234	(866)	(16)	2
Extranjera	Latam Travel S.A.	4.547	1.554	2.993	7.303	2.715	4.588	940	(6.187)
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	4.240.748	3.027.373	1.212.329	3.497.848	4.231.547	(733.699)	740.783	(69.932)

(*) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye participación no controladora.

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: (1) Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; (2) Guanay Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado con futuros pagos de tarjeta de crédito (Liquidada en mayo 2023) y (3) Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai, destinadas al financiamiento de aeronaves. Estas compañías han sido consolidadas según es requerido por NIIF 10.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación. La Sociedad ha analizado los criterios de control de acuerdo con lo requerido por la NIIF 10.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2022 y 31 de diciembre de 2023, se detallan a continuación:

- (1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.
 - Con fecha 22 de diciembre de 2022, LATAM Airlines Group S.A. realizó compra de 1.390.468.967 acciones preferentes de Latam Travel S.A., en consecuencia, la composición accionaria de Latam Travel S.A., queda de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. con un 5,69%, Inversora Cordillera S.A. con un 0,30% y LATAM Airlines Group S.A. con un 94,01%. Estas transacciones fueron entre entidades de LATAM Airlines Group S.A. y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
 - Con fecha 29 de marzo de 2023, se realizó un aumento de capital en TAM S.A., a través del aporte de LATAM Airlines Group S.A. de cuentas por cobrar por MUS\$ 785.865; en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 29 de marzo de 2023, se realizó un aumento de capital en TAM Linhas Aéreas S.A., a través del aporte de TAM S.A. de cuentas por cobrar por MUS\$ 785.865; en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 29 de marzo de 2023, se realizó un aumento de capital en Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A. a través del aporte de Holdco Colombia I SpA de cuentas por cobrar por MUS\$ 120.410, en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 14 de abril de 2023, se llevó a cabo una disminución de capital en Lan Argentina S.A. a través de la absorción de pérdidas en la suma de MUS\$ 160.170. En consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 7 de junio de 2023, se realizó un aumento de capital en TAM S.A., a través del aporte de LATAM Airlines Group S.A. de cuentas por cobrar por MUS\$ 308.031, en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 7 de junio de 2023, se realizó un aumento de capital en TAM Linhas Aéreas S.A., a través del aporte de TAM S.A. de cuentas por cobrar por MUS\$ 308.031, en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 13 y 14 de junio de 2023, Inversiones Lan S.A. realizó compras de 923 acciones a terceros, por un monto total de MUS\$ 23 de la filial Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A., en consecuencia, esta transacción generó una disminución de las participaciones no controladoras, sin generar efectos significativos en los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 21 de julio de 2023, se realizó un aumento de capital en Latam Airlines Ecuador S.A. a través del aporte de cuentas por cobrar que mantenía Holdco Ecuador S.A. por MUS\$ 3.100, en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 28 de julio de 2023, Lan Cargo S.A. realizó compra de 1 acción de Lan Cargo Overseas Limited a Inversiones Lan S.A. En consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 1 de agosto de 2023, Inversiones Lan S.A. realizó compra de 1 acción de Americonsult S.A. de C.V. a Lan Cargo Overseas Limited. En consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 4 de agosto 2023, se lleva a cabo la fusión de Holdco Colombia II SpA en Lan Pax Group S.A., adquiriendo esta última, todos sus activos, pasivos, derechos y obligaciones. Producto de lo anterior, se disuelve Holdco Colombia II SpA. Con la misma fecha Lan Pax Group S.A. realiza un aumento de capital por MUS\$347 en Holdco Colombia I SpA a través del aporte de 47,010 acciones de Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A. Estas transacciones se llevaron a cabo entre entidades del Grupo LATAM Airlines Group S.A. y, por lo tanto, no generaron ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 11 de septiembre de 2023, la compañía Mas Investment Limited fue liquidada y su controladora Lan Cargo Overseas Limited adquirió producto de la liquidación todos sus activos, pasivos, derechos y obligaciones, incluyendo las inversiones que Mas Investment Limited mantenía en las siguientes compañías: (i) Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V., equivalente a 49.500 acciones; (ii) Americonsult, S.A. de C.V., equivalentes a 499 acciones; (iii) Transporte Aéreo S.A. equivalente a 109.662 acciones; e (iv) Inversiones Aéreas S.A., equivalente a 15.216 acciones. Estas transacciones se llevaron a cabo entre entidades del Grupo LATAM Airlines Group S.A. y, por lo tanto, no generaron ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 11 de septiembre de 2023, la compañía Lan Cargo Overseas Limited fue liquidada y su controladora Lan Cargo S.A. adquirió producto de la liquidación todos sus activos, pasivos, derechos y obligaciones, incluyendo las inversiones que Lan Cargo Overseas Limited mantenía en las siguientes compañías: (i) Prime Airport Services Inc., equivalente a 105 acciones; (ii) Americonsult de Costa Rica S.A., equivalente a 66 acciones; (iii) Americonsult de Guatemala, Sociedad Anónima, equivalente a 50 acciones; (iv) Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V., equivalente a 49.500 acciones; (v) Americonsult, S.A. de C.V., equivalente a 499

acciones; (vi) Transporte Aéreo S.A., equivalente a 109.662 acciones; e (vii) Inversiones Aéreas S.A., equivalente a 15.216 acciones. Estas transacciones se llevaron a cabo entre entidades del Grupo LATAM Airlines Group S.A. y, por lo tanto, no generaron ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 15 de septiembre de 2023, se realizó un aumento de capital en TAM S.A., a través del aporte de LATAM Airlines Group S.A. de cuentas por cobrar por MUS\$ 106.104; en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 15 de septiembre de 2023, se realizó un aumento de capital en TAM Linhas Aéreas S.A., a través del aporte de TAM S.A. de cuentas por cobrar por MUS\$ 106.104, en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 23 y 30 de octubre de 2023, Inversiones Lan S.A. realizó compras de 183 acciones a terceros, por un monto total de MUS\$ 2, de la filial Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A., en consecuencia, estas transacciones generaron una disminución de las participaciones no controladoras, sin generar efectos significativos en los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 6 de diciembre de 2023, se constituyó la sociedad Prime Cargo SpA, cuya propiedad es 100% de Lan Cargo S.A., la cual tiene por objeto exclusivo la realización de actividades de almacenaje de todo tipo de productos y/o mercancías.
- Con fecha 29 de diciembre de 2023, LATAM Airlines Group S.A. realizó compra de 2.392.166 acciones preferentes de Inversora Cordillera S.A. a Transportes Aéreos del Mercosur S.A., en consecuencia, la composición accionaria de Inversora Cordillera S.A., queda de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. con un 99,95% y LATAM Airlines Group S.A. con un 0,05%. Estas transacciones fueron entre filiales de LATAM Airlines Group S.A. no generando ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 29 de diciembre de 2023, LATAM Airlines Group S.A. realizó compra de 53.376 acciones preferentes de LAN Argentina S.A. a Transportes Aéreos del Mercosur S.A., en consecuencia, la composición accionaria de LAN Argentina S.A., queda de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. con un 4,99%, Inversora Cordillera S.A. con 94,96% y LATAM Airlines Group S.A. con un 0,05%. Estas transacciones fueron entre filiales de LATAM Airlines Group S.A. no generando ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados.

2.1. Bases de preparación

Estos estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. al 31 de diciembre de 2023 y 2022, han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board (Normas de Contabilidad NIIF) y con las interpretaciones emitidas por el comité de interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (Interpretaciones CINIIF).

Los estados financieros consolidados se han preparado bajo el criterio del costo histórico, aunque modificado por la valoración a valor justo de ciertos instrumentos financieros.

La preparación de los estados financieros consolidados conforme a las Normas de Contabilidad NIIF, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

Estos estados financieros consolidados han sido preparados de acuerdo a las políticas contables utilizadas por la Sociedad en la preparación de los estados financieros consolidados 2022, excepto por las normas e interpretaciones adoptadas a partir del 1 de enero de 2023.

(a) Aplicación nuevas normas año 2023:

Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2023:

(i) Normas y enmiendas	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
NIIF 17: Contratos de seguros, reemplaza a NIIF 4	Mayo 2017	01/01/2023
Aplicación inicial de la NIIF 17 y la NIIF 9 Información comparativa (Enmienda a la NIIF 17)	Diciembre 2021	La entidad que opta por aplicar la modificación la aplica cuando aplica por primera vez la NIIF 17
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros, sobre materialidad políticas contables.	Febrero 2021	01/01/2023
Enmienda a NIC 8: Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores, sobre distinguir entre cambios en las estimaciones contables y cambios en las políticas contables.	Febrero 2021	01/01/2023
Enmienda a NIC 12: Impuestos a las ganancias, sobre reforma fiscal internacional – reglas del modelo del pilar dos.	Mayo 2023	01/01/2023
Enmienda a NIC 12: Impuestos a las ganancias, Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos que surgen de una sola transacción.	Mayo 2021	01/01/2023

La aplicación de estos pronunciamientos contables a partir del 1 de enero de 2023, no tuvieron efectos significativos en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

(b) Pronunciamientos contables no vigentes para el ejercicio financiero iniciado el 1 de enero de 2023:

(i) Normas y enmiendas	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros, sobre clasificación de pasivos.	Enero 2020	01/01/2024
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros, sobre Pasivos no corrientes con covenants.	Octubre 2022	01/01/2024
Enmienda a la NIIF 16: Arrendamientos, sobre ventas con arrendamiento posterior.	Septiembre 2022	01/01/2024
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	Septiembre 2014	Por determinar
Enmiendas a la NIC 7 “Estado de flujos de efectivo” y a la NIIF 7 “Instrumentos Financieros: Información a Revelar”	Mayo 2023	01/01/2024
Modificaciones a la NIC 21: Ausencia de convertibilidad.	Agosto 2023	01/01/2025

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrán un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación.

(c) Presentación y Salida del Capítulo 11

Presentación y Procedimiento del Capítulo 11: Debido a los efectos sobre la operación de las restricciones establecidas en los países para el control de la pandemia del COVID-19, el 25 de mayo de 2020 el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Matriz”) resolvió por unanimidad que LATAM Matriz y algunas filiales directas e indirectas, comiencen un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 (“Procedimiento Capítulo 11”) del Título 11 del Código de los Estados Unidos (“Bankruptcy Code”) mediante la presentación de una petición voluntaria de amparo ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (“Bankruptcy Court”), la que fue realizada el 26 de mayo de 2020 y fue administrada conjuntamente bajo el Caso Número 20-11254. Posteriormente se incorporaron a este proceso Piquero Leasing Limited (7 de julio de 2020) y TAM S.A. y sus filiales en Brasil (9 de julio de 2020) (las peticiones voluntarias, colectivamente, el “Bankruptcy Filing” y cada entidad del grupo LATAM que presentó una petición, un “Deudor” y conjuntamente, los “Deudores”).

Los Bankruptcy Filing de cada uno de los Deudores (cada uno, respectivamente, una “Fecha de Petición”) fueron conocidas conjuntamente bajo el título “In re LATAM Airlines Group S.A., et al.” Caso Número 20- 11254. El 18 de junio de 2022, la Bankruptcy Court emitió un memorando de decisión aprobando el plan conjunto de reorganización de los Deudores (el “Plan”) y rechazando todas las objeciones restantes, y emitió una orden confirmando el Plan (la “Orden de Confirmación”). El 3 de noviembre de 2022 (la “Fecha Efectiva”), el Plan se consumó sustancialmente y los Deudores emergieron del Procedimiento Capítulo 11 como “Deudores Reorganizados”. De conformidad con el Plan, la Compañía recibió una inyección de aproximadamente MMUS\$ 8.190 a través de una combinación de nuevas acciones, bonos convertibles y deuda, lo que permitió a la Compañía salir del Capítulo 11 con la capitalización adecuada para llevar a cabo el plan de negocios. Al emerger, la Compañía tenía una deuda total de aproximadamente MMUS\$ 6.800, MMUS\$ 1.100 aproximadamente en efectivo y equivalentes de efectivo y líneas de crédito renovables no utilizadas en su totalidad por un monto de MMUS\$ 1.100. Específicamente, de acuerdo con lo establecido en el Plan:

- La Compañía emitió US\$800 millones en acciones ordinarias, y llevó a cabo un periodo de opción preferente de las mismas, abierta a todos los accionistas conforme lo dispone la legislación chilena aplicable, y respaldada en su totalidad por las partes que participan en el Restructuring Support Agreement (RSA);
 - La Compañía emitió tres clases distintas de bonos convertibles, todos los cuales fueron ofrecidos de manera preferente a los accionistas. El período de oferta preferente de los mismos cerró el 12 de octubre de 2022. Para aquellos valores que no fueron suscritos por los accionistas de la Sociedad durante el respectivo período del derecho de suscripción preferente:
 - Los nuevos Bonos Convertibles Clase A, en adelante Bonos Convertibles Clase G por la denominación con que fueron inscritos en el Registro de Valores de la CMF, se entregaron a ciertos acreedores valistas de la Compañía en dación en pago de sus créditos reconocidos bajo el Plan.
Condiciones de emisión:
Valor nominal: Aproximadamente MUS\$ 1.257.003
Ratio de conversión: 15,9046155045956. La Relación de Conversión de los Bonos Convertibles Clase G se redujo en un 50%, después del día sesenta (60) contado desde la Fecha Efectiva.
Acciones de respaldo: 19.992.142.087
Vencimiento: 31 de diciembre de 2121
Tasa de interés: 0%
Condiciones de Conversión: Podrán ser convertidos en acciones de la Sociedad dentro del plazo de doce meses a contar de la Fecha Efectiva del Plan. En el momento en que los tenedores de una cantidad total de Bonos Convertibles Clase G igual al 50% hayan optado por convertir, se procederá a la conversión automática del remanente de los Bonos Convertibles Clase G.
 - Los nuevos Bonos Convertibles Clase B, en adelante Bonos Convertibles Clase H por la denominación con que fueron inscritos en el Registro de Valores de la CMF, fueron suscritos y adquiridos por los accionistas que son parte del RSA; y
Condiciones de emisión:
Valor nominal: Aproximadamente MUS\$ 1.372.840
Ratio de conversión: 92,2623446840237. La relación de conversión de los Bonos Convertibles Clase H se reducirá en un 50% después del día sesenta (60) contado desde el quinto (5to) aniversario de la Fecha Efectiva.
Acciones de respaldo: 126.661.409.136
Vencimiento: 31 de diciembre de 2121
Tasa de interés: 1% de interés anual pagaderos en efectivo anualmente, sin intereses durante los primeros 60 días.
Condiciones de Conversión:
 - a. Primer período de conversión: Cada tenedor de los Bonos Convertibles Clase H tendrá la capacidad de convertir sus Bonos Convertibles Clase H en acciones de la Sociedad dentro de los sesenta (60) días a partir de la Fecha Efectiva.
 - b. Segundo Período de Conversión: Adicionalmente, cada tenedor de los Bonos Convertibles Clase H tendrá la capacidad de convertir sus Bonos Convertibles Clase H en acciones de la Sociedad a partir del quinto (5to) aniversario de la Fecha Efectiva y hasta el sexto (6to) aniversario de la Fecha Efectiva.
 - Los nuevos Bonos Convertibles Clase C, en adelante Bonos Convertibles Clase I por la denominación con que fueron inscritos en el Registro de Valores de la CMF, fueron entregados a ciertos acreedores valistas a cambio de una combinación de una contribución de nuevos fondos para la Compañía y una dación en pago a cambio de sus créditos reconocidos bajo el Plan, sujeto a ciertas limitaciones y retenciones por las partes soportantes.
Condiciones de emisión:
Valor nominal: Aproximadamente MUS\$ 6.863.427
Ratio de conversión: 56,143649821654. La Relación de Conversión de los Bonos Convertibles Clase I se redujo en un 50%, después del día sesenta (60) contado desde la Fecha Efectiva.
Acciones de respaldo: 385.337.858.290
Vencimiento: 31 de diciembre de 2121
Tasa de interés: 0%.
Condiciones de Conversión: Podrán ser convertidos en acciones dentro del plazo de doce meses a contar de la Fecha Efectiva del Plan. En el momento en que los tenedores de una cantidad total de Bonos Convertibles Clase I igual al 50% hayan optado por convertir, entonces se procederá a la conversión automática del remanente de los Bonos Convertibles Clase I.
 - El período de elección de los Bonos Convertibles Clase G y los Bonos Convertibles Clase I por parte de los acreedores en el Procedimiento Capítulo 11, finalizó el 6 de octubre de 2022.
 - Los acreedores valistas que eligieron recibir Bonos Convertibles Clase G o Bonos Convertibles Clase I tuvieron derecho a recibir una distribución en efectivo por única vez por un monto total de aproximadamente US\$ 175 millones.
 - Los Bonos Convertibles Clases H e I se entregaron, total o parcialmente, como contraprestación a una contribución de dinero por un monto total de aproximadamente MMUS\$ 4.640 respaldados en su totalidad por las partes del RSA.
 - En lugar de recibir Bonos Convertibles Clase G o Bonos Convertibles Clase I (y la distribución en efectivo por única vez antes mencionada), a los acreedores valistas se les brindó la alternativa de optar por recibir Bonos Locales emitidos por LATAM. Como se establece en el Plan y con base en las elecciones realizadas por los acreedores valistas, dichos bonos fueron emitidos por un monto de UF 3.818.042 (equivalente aproximadamente a US\$ 130 millones a la fecha de su emisión).
- De conformidad con el Plan y los Acuerdos de Soporte, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo una nueva línea de crédito rotativa de hasta US\$ 500 millones y una nueva deuda por aproximadamente MMUS\$ 2.250 mediante el financiamiento de salida (nuevo préstamo a plazo y nuevos bonos).
- El 2 de septiembre de 2022, se inscribieron en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (la "CMF") los Bonos Convertibles Clases G, H e I y las acciones contempladas en el Plan. La CMF aprobó los Bonos Locales el 5 de septiembre de 2022. Los Deudores establecieron el 12 de septiembre de 2022 como fecha de registro con respecto a los acreedores con derecho a participar en los Bonos Convertibles Clase G y los Bonos Convertibles Clase I, e iniciaron la oferta de los Bonos Convertibles a los titulares de créditos el mismo día.
- Al 31 de diciembre de 2023, el 100,000% de los Bonos Convertibles Clase G colocados, el 99,997% de los Bonos Convertibles Clase H colocados y el 100,000% de los Bonos Convertibles Clase I colocados, se habían convertido a capital, respectivamente (Ver Nota 24).
- A partir de la Fecha Efectiva, el Plan se consumó sustancialmente. De conformidad con el Plan, los Deudores Reorganizados pueden operar sus negocios y administrar sus propiedades sin la supervisión del Bankruptcy Court y libres de las restricciones del Bankruptcy Code.

Como es habitual en este tipo de reestructuraciones, el expediente de los Procedimientos del Capítulo 11 permaneció abierto después de la Fecha Efectiva para finalizar el proceso de conciliación de ciertos reclamos que aún estaban pendientes, así como para resolver ciertos asuntos administrativos.

El 29 de junio de 2023, el Bankruptcy Court dictó un decreto final del Procedimiento del Capítulo 11 ordenando cerrar el Caso Número 20-11254 y su expediente (el “Decreto Final”). Lo anterior, como resultado de la resolución de sustancialmente todos los asuntos restantes en los Procedimientos del Capítulo 11 y todas las apelaciones de la Orden de Confirmación.

Como parte de su proceso general de reorganización, mientras los procedimientos del Capítulo 11 estaban pendientes, los Deudores también buscaron y recibieron amparo en ciertas jurisdicciones no estadounidenses (es decir, Islas Caimán, Chile y Colombia).

2.2. Bases de consolidación

(a) Filiales o subsidiarias

Filiales son todas las entidades (incluidas las entidades de cometido especial) sobre las que la Sociedad tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación, lo que, generalmente, viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si la Sociedad controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente susceptibles de ser ejercidos o convertidos a la fecha de los Estados financieros consolidados. Las filiales se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control a la Sociedad, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo. Los resultados y flujos se incorporan a partir de la fecha de adquisición.

Se eliminan los saldos, las transacciones y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades de la Sociedad. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione evidencia de una pérdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las políticas adoptadas por la Sociedad, se modifican las políticas contables de las filiales.

Para contabilizar y determinar la información financiera a ser revelada cuando se lleva a cabo una combinación de negocios, como lo es la adquisición de una entidad por la Sociedad, se aplica el método de adquisición previsto en NIIF 3: Combinaciones de Negocios.

(b) Transacciones y participaciones minoritarias

El Grupo aplica la política de considerar las transacciones con minoritarios, cuando no corresponden a pérdidas de control, como transacciones patrimoniales sin efecto en resultados.

(c) Venta de subsidiarias

Cuando ocurre la venta de una subsidiaria y no se retiene algún porcentaje de participación sobre ella, la Sociedad da de baja los activos y pasivos de la subsidiaria, las participaciones no controladoras y los otros componentes de patrimonio relacionados con la subsidiaria. Cualquier ganancia o pérdida que resulte de la pérdida de control se reconoce en el Estado de resultados consolidado por función en Otras ganancias (pérdidas).

Si LATAM Airlines Group S.A. y Filiales retienen un porcentaje de participación en la subsidiaria vendida, y no representa control, este es reconocido a su valor razonable en la fecha en que se pierde el control, los montos previamente reconocidos en Otros resultados integrales se contabilizan como si la Sociedad hubiera dispuesto directamente de los activos y pasivos relacionados, lo que puede originar que estos montos sean reclasificados al resultado del ejercicio. El porcentaje retenido valorado a su valor razonable posteriormente se contabiliza por el método de participación.

(d) Coligadas o asociadas

Coligadas o asociadas son todas las entidades sobre las que LATAM Airlines Group S.A. y Filiales ejerce influencia significativa pero no tiene control. Esto, generalmente, surge de una participación entre un 20% y un 50% de los derechos a voto. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el método de participación e inicialmente se reconocen por su costo.

2.3. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda de presentación y moneda funcional

Las partidas incluidas en los Estados financieros de cada una de las entidades de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, que constituye, además, la moneda de presentación de los Estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

(b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el Estado de resultados consolidado por función, dentro de “Diferencias de cambio”, o se difieren en Otros resultados integrales cuando califican como cobertura de flujo de caja.

(c) Ajuste por hiperinflación

Con posterioridad al 1 de julio de 2018 la economía de Argentina fue considerada, para efectos de las Normas de Contabilidad NIIF, hiperinflacionaria. Los estados financieros de las filiales cuya moneda funcional es el Peso argentino han sido re-expresados.

Las partidas no monetarias del Estado de situación financiera, al igual que los resultados, resultados integrales y los flujos de efectivo de las entidades del grupo, cuya moneda funcional corresponde a una economía hiperinflacionaria, se ajustan por inflación y se re-expresan de acuerdo con la variación del índice de precios al consumidor (“IPC”), a cada fecha de presentación de sus Estados financieros. La re-expresión de las partidas no monetarias se realiza desde su fecha de reconocimiento inicial en los Estados de situación financiera y considerando que los Estados financieros son preparados bajo el criterio del costo histórico.

Las pérdidas o ganancias netas originadas por la re-expresión de las partidas no monetarias y de los ingresos y costos, se reconocen en el Estado de resultados consolidados por función dentro de “Resultado por unidades de reajuste”.

Las pérdidas y ganancias netas de la re-expresión de los saldos de apertura por la aplicación inicial de la NIC 29 son reconocidas en las Ganancias (pérdidas) consolidados.

La re-expresión por hiperinflación se registrará hasta el período o ejercicio en el que la economía de la entidad deje de ser considerada como una economía hiperinflacionaria, en ese momento, los ajustes realizados por hiperinflación formarán parte del costo de los activos y pasivos no monetarios.

Los montos comparativos en los Estados financieros consolidados de la Sociedad son presentados en una moneda estable y no se encuentran ajustados por cambios inflacionarios.

(d) Entidades del grupo

Los resultados y la situación financiera de las entidades del Grupo, cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación de los estados financieros consolidados, de LATAM Airlines Group S.A., que no corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria, se convierten a la moneda de presentación como sigue:

(i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;

(ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y

(iii) Todas las diferencias de cambio por conversión resultantes se reconocen en Otros resultados integrales, dentro de “Ganancia (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuesto”.

Para aquellas filiales del grupo cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación y corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria; sus resultados, flujo de efectivo y situación financiera re-expresados, se convierten a la moneda de presentación al tipo de cambio de cierre en la fecha de los estados financieros consolidados.

Los tipos de cambio utilizados corresponden a los fijados en el país en el que se encuentra ubicada la filial, cuya moneda funcional es distinta al dólar estadounidense.

2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de LATAM Airlines Group S.A. y sus Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de la Propiedad, planta y equipo está registrado, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico, re-expresados por inflación cuando corresponda, menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro.

Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de las aeronaves, son activados por la Sociedad bajo Construcciones en curso hasta la recepción de las mismas.

Los costos posteriores (reemplazo de componentes, mejoras, ampliaciones, etc.) se incluyen en el valor del activo inicial o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos de Propiedades, plantas y equipos, vayan a fluir a la Sociedad y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente. El resto de las reparaciones y mantenciones se cargan a resultado cuando se incurren.

La depreciación de la Propiedad, planta y equipo se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Este cargo se reconoce en los rubros de “Costo de venta” y “Gastos de administración”.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Las vidas útiles se detallan en Nota 16 (d).

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

Las pérdidas y ganancias por la venta de las Propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando la contraprestación con el valor en libros y se incluyen en el Estado de resultados consolidado por función.

2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

(a) Slots aeroportuarios y Loyalty program

Los Slots aeroportuarios y el Programa de coalición y fidelización (Loyalty program) corresponden a activos intangibles de vida útil indefinida y son sometidos anualmente a pruebas de deterioro como parte integral de la UGE Transporte Aéreo.

Los Slots aeroportuarios corresponden a una autorización administrativa para la realización de operaciones de llegada y salida de aeronaves, en un aeropuerto específico, dentro de un período de tiempo determinado.

El Loyalty program corresponde al sistema de acumulación y canje de puntos que forma parte de TAM Linhas Aereas S.A.

Los Slots aeroportuarios y Loyalty program fueron reconocidos a valor justo bajo NIIF 3, como consecuencia de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales.

(b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 10 años.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

2.6. Costos por intereses

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo apto se capitalizan durante el período de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se reconocen en el estado de resultados consolidado en el momento en que se devengan.

2.7. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor o si existen indicios de deterioro, como parte integral de la UGE Transporte aéreo. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que existen entradas de efectivo en gran medida independientes (unidad generadora de efectivo). Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones si existen indicadores de reverso de pérdidas. Las pérdidas por deterioro se reconocen en el estado de resultados consolidados en la línea "Otras ganancias (pérdidas)".

2.8. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: a valor razonable (ya sea a través de otro resultado integral, o a través del estado de resultados), y a costo amortizado. La clasificación depende del modelo de negocio de la entidad para administrar los activos financieros y los términos contractuales de los flujos de efectivo.

El grupo reclasifica inversiones de deuda cuando, y sólo cuando, cambia su modelo de negocio para administrar esos activos.

En el reconocimiento inicial, la Sociedad mide un activo financiero a su valor razonable más, en el caso de un activo financiero clasificado a costo amortizado, los costos de transacción que son directamente atribuibles a la adquisición del activo financiero. Los costos de transacción de los activos financieros contabilizados a valor razonable con cambios en resultados se contabilizan como gastos en el estado de resultados.

(a) Instrumentos de deuda

La medición posterior de los instrumentos de deuda depende del modelo de negocio del grupo para administrar el activo y las características de flujo de efectivo del activo. La Sociedad tiene dos categorías de medición para clasificar sus instrumentos de deuda:

Costo amortizado: los activos que se mantienen para el cobro de flujos de efectivo contractuales donde esos flujos de efectivo representan únicamente pagos de capital e intereses se miden al costo amortizado. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide al costo amortizado y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en resultados cuando el activo se da de baja o se deteriora. Los ingresos por intereses de estos activos financieros se incluyen en los ingresos financieros utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

Valor razonable a través de resultados: los activos que no cumplen con los criterios de costo amortizado o valor razonable con cambios en otros resultados integrales se miden al valor razonable con cambios en resultados. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide a valor razonable con cambios en resultados y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en utilidad o pérdida y se presenta neta en el estado de resultados dentro de otras ganancias / (pérdidas) en el período o ejercicio en que surge.

(b) Instrumentos de patrimonio

Los cambios en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen en “Otras ganancias / (pérdidas)” en el estado de resultados según corresponda.

La Sociedad evalúa con anticipación las pérdidas crediticias esperadas asociadas con sus instrumentos de deuda contabilizados a costo amortizado. La metodología de deterioro aplicada depende de si ha habido un aumento significativo en el riesgo de crédito.

2.9. Instrumentos financieros derivados y derivados implícitos.

Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Inicialmente los derivados se reconocen al valor razonable en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor razonable. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo.

La Sociedad designa determinados derivados como:

- (a) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (b) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación económica entre las partidas cubiertas existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Sociedad también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor razonable total de los derivados de cobertura se clasifica como Otros activos o pasivos financieros no corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como Otros activos o pasivos financieros corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es igual o inferior a 12 meses. Los derivados no registrados como de cobertura se clasifican como Otros activos o pasivos financieros.

- (a) Cobertura de flujos de efectivo

La parte efectiva de cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en Otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el Estado de resultados consolidado por función, dentro de "Otras ganancias (pérdidas)". Los montos acumulados en patrimonio se reclasifican a resultado en los periodos o ejercicios en que la partida protegida impacta resultados, cuando estos montos corresponden a derivados de cobertura de partidas altamente probable que den origen a activos o pasivos no financieros, en cuyo caso, son registrados como parte del activo o pasivo no financieros.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en Otros Resultados Integrales, se reclasifican a resultados a la línea de Costo de Ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Las ganancias o pérdidas relacionadas con la parte efectiva del cambio en el valor intrínseco de las opciones se reconocen en la reserva de cobertura de flujo de efectivo dentro del patrimonio. Los cambios en el valor temporal de las opciones que se relacionan con la parte se reconocen dentro de Otros Resultados Integrales Consolidado en los costos de la reserva de cobertura dentro del patrimonio.

Cuando un instrumento de cobertura vence, se vende, o deja de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en Otros resultados integrales hasta ese momento, permanece en Otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el Estado de resultados consolidado por función.

Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en Otros Resultados Integrales, se lleva inmediatamente al Estado de resultados consolidado por función dentro de "Otras ganancias (pérdidas)".

- (b) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor razonable de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura, se reconocen inmediatamente en el Estado de resultados consolidado por función, en "Otras ganancias (pérdidas)".

Derivados implícitos

La Sociedad evalúa la existencia de derivados implícitos en contratos de instrumentos financieros para determinar si sus características y riesgos están estrechamente relacionados con el contrato principal siempre que el conjunto no esté contabilizado a valor justo. En caso de no estar estrechamente relacionados, son registrados separadamente contabilizando las variaciones de valor en la cuenta de resultados consolidados. A la fecha, LATAM Airlines Group S.A. ha determinado que no existen derivados implícitos en sus contratos.

2.10. Inventarios

Los Inventarios se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

2.11. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor razonable y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa efectiva, menos la provisión por deterioro de acuerdo al modelo de las pérdidas crediticias esperadas. La Sociedad aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que exige que las pérdidas esperadas de por vida se reconozcan a partir del reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar.

En el caso de que la Sociedad transfiera sus derechos de algún activo financiero (generalmente cuentas por cobrar) a un tercero a cambio de un pago en efectivo, la Sociedad evalúa si se han transferido todos los riesgos y beneficios, caso en el que es dado de baja la cuenta por cobrar.

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, y la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera se consideran indicadores de un aumento significativo en el riesgo de crédito.

El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el Estado de resultado consolidado por función dentro del "Costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisiones para la cuenta por cobrar.

2.12. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de alta liquidez y bajo riesgo de pérdida de valor.

2.13. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los flujos obtenidos por la colocación de acciones.

2.14. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado.

2.15. Préstamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal.

Bonos convertibles

Los componentes de los bonos convertibles emitidos por LATAM se clasifican por separado como pasivos financieros y patrimonio de acuerdo con la esencia de los acuerdos contractuales y las definiciones de pasivo financiero e instrumento de patrimonio.

A la fecha de emisión, el valor razonable del componente de pasivo se estima utilizando la tasa de interés vigente en el mercado para instrumentos similares no convertibles. Este monto se registra como un pasivo sobre la base del costo amortizado utilizando el método de interés efectivo hasta que se extingue en el momento de la conversión o en la fecha de vencimiento del instrumento. La opción de conversión clasificada como patrimonio se determina deduciendo el importe del componente de pasivo del valor razonable del instrumento compuesto en su conjunto. Este se reconoce e incluye en Otras participaciones en el patrimonio, neto de los efectos del impuesto a las ganancias y no se vuelve a medir posteriormente. Además, la opción de conversión clasificada dentro del patrimonio permanecerá en Otras participaciones en el patrimonio hasta que se ejerza la opción de conversión, en cuyo caso, el saldo registrado en otras reservas se transferirá al capital. En caso de que la opción de conversión permanezca sin ejercerse a la fecha de vencimiento del bono convertible, el saldo reconocido en Otras participaciones en el patrimonio se transferirá al resultado acumulado. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en resultados hasta al momento de la conversión o del vencimiento de la opción de conversión.

Los costos de transacción que se relacionan con la emisión de los bonos convertibles se asignan a los componentes de pasivo y patrimonio en proporción a la asignación de los ingresos brutos. Los costos de transacción relacionados con el componente de patrimonio se cargan directamente al patrimonio.

2.16. Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuesto del período o del ejercicio comprende al impuesto a la renta corriente y los impuestos diferidos.

El cargo por impuesto corriente es calculado sobre la base de las leyes tributarias vigentes a la fecha de cierre del Estado de situación financiera clasificado consolidado, en los países en los que las subsidiarias y asociadas del Grupo operan y generan renta gravable.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios, que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal son contabilizados. El impuesto diferido se determina usando las tasas de impuesto (y leyes) aprobadas o a punto de aprobarse en la fecha de cierre del Estado de situación financiera clasificado consolidado y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

El impuesto (corriente y diferido) es registrado en el Estado de resultados consolidado por función salvo que se relacione con un ítem reconocido en Otros resultados integrales, directamente en patrimonio o proviene de una combinación de negocios. En ese caso, el impuesto también es contabilizado en Otros resultados integrales, directamente en resultados o con contrapartida en la plusvalía mercantil, respectivamente.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si, y solo si:

- (a) existe un derecho legalmente exigible de compensar activos y pasivos por impuestos corrientes, y
- (b) los activos y pasivos por impuestos diferidos se relacionan con impuestos a las ganancias exigidos por la misma autoridad fiscal sobre: (i) la misma entidad imponible, o (ii) diferentes sujetos pasivos que tengan la intención de liquidar activos y pasivos por impuestos corrientes por el importe neto, o realizar los activos y liquidar los pasivos simultáneamente, en cada período futuro en el que se espere liquidar importes significativos de activos o pasivos por impuestos diferidos o recuperado.

LATAM Airlines Group S.A ha evaluado el potencial impacto derivado de la implementación de las denominadas “reglas GloBE o Pilar Dos», mediante la cual se busca que los grupos multinacionales paguen una tasa impositiva efectiva mínima del 15%. A la fecha, esta normativa no ha sido adoptada en Chile (donde LATAM tiene su casa matriz) y tampoco en otras jurisdicciones donde LATAM Airlines Group S.A tiene sociedades operativas, por lo tanto no ha sido necesario estimar un

eventual impacto de su aplicación a partir de su entrada en vigencia (1 de enero de 2023). Al cierre de los presentes estados financieros, el grupo no presenta gastos (ingresos) por impuestos corrientes relacionados con el impuesto a las ganancias del Pilar Dos.

LATAM Airlines Group S.A. y sus Filiales han adoptado la excepción del párrafo 4A de la NIC 12, incorporada en la enmienda publicada el 23 de mayo de 2023.

2.17. Beneficios a los empleados

- (a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal en base devengada.

- (b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados en base a las acciones de la Sociedad se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2: Pagos basados en acciones; para los planes considerados como cash settled award el valor razonable, actualizado a la fecha de cierre de cada período o ejercicio informado, es registrado como un pasivo con cargo a remuneraciones.

- (c) Beneficios post empleo y otros beneficios de largo plazo

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en otros resultados integrales.

- (d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

- (e) Beneficios por terminación

El grupo reconoce los beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas: (a) cuando el Grupo decide terminar la relación contractual; y (b) cuando la entidad reconoce los costos de una reestructuración que está dentro del alcance de la NIC 37 e implica el pago de beneficios por terminación.

2.18. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado;
- (ii) Es probable que vaya a requerir el pago para liquidar la obligación; y
- (iii) Se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación.

2.19. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes

- (a) Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce la venta por el servicio de transporte como un Pasivo por ingreso diferido, el cual es reconocido como ingreso cuando el servicio de transporte ha sido prestado o caducado. En el caso de los servicios de transporte aéreo vendidos por la Sociedad y que serán realizados por otras aerolíneas, el pasivo es disminuido cuando los mismos son remitidos a dichas aerolíneas. La Sociedad revisa periódicamente si es necesario realizar algún ajuste al Pasivo por ingreso diferido, relacionados principalmente con devoluciones, cambios, entre otros.

Compensaciones otorgadas a los clientes por cambios en los niveles de servicios o facturación de servicios adicionales como por ejemplo equipaje adicional, cambio de asiento, entre otros, son considerados modificaciones del contrato inicial, por lo tanto, son diferidos hasta la prestación del servicio correspondiente.

(b) Caducidad de pasajes aéreos

La Sociedad estima mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los mismos. Los pasajes aéreos sin cláusula de devolución son caducados en la fecha del vuelo en caso que el pasajero no se presente.

(c) Costos asociados al contrato

Los costos relacionados con la venta de pasajes aéreos son activados y diferidos hasta el momento de la prestación del servicio correspondiente. Estos activos se incluyen en el rubro “Otros activos no financieros corrientes” en el Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado.

(d) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LATAMPASS y LATAMPASS Brasil, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de millas o puntos.

Estos programas otorgan la posibilidad a sus pasajeros frecuentes de acumular millas o puntos LATAMPASS, los cuales entregan el derecho a una selección de premios tanto aéreos como no aéreos. De forma adicional la Sociedad vende las mencionadas millas o puntos LATAMPASS a socios comerciales o financieros a través de alianzas que facultan a dichos socios a otorgar millas o puntos a sus clientes.

Para reflejar las millas o puntos acumulados por cada uno de los clientes se deben distinguir los dos principales orígenes de acreditación del programa: (1) puntos otorgados directamente por LATAM Airlines Group S.A. y (2) millas o puntos otorgados a través de un socio comercial o financiero.

(1) Millas o puntos otorgados directamente por LATAM Airlines Group S.A.

En este caso las millas o puntos se otorgan a los clientes en el momento en que la compañía realiza el vuelo.

Para valorizar los puntos acreditados directamente por la compañía, se determina el monto cuantitativo que faculta la milla o punto respecto al valor de un ticket aéreo si se pagara en efectivo. Como consecuencia se obtiene un valor de equivalencia entre una milla o punto y un ticket, lo que se denomina Equivalent Ticket Value (ETV). Nuestro ETV estimado es ajustado por las millas o puntos que probablemente nunca sean canjeados.

El saldo de las millas y puntos que están pendientes de canjear forman parte de los Ingresos diferidos.

(2) Millas o puntos otorgados a través de un socio comercial o financiero.

Para valorizar las millas o puntos acreditados a través de los socios comerciales o financieros, se estima el valor por separado de las obligaciones de desempeño de LATAM con el cliente. Para calcular dichas obligaciones de desempeño, se deben considerar diferentes componentes que agregan valor en el contrato comercial, como el marketing, la publicidad y otros beneficios, y finalmente el valor de los puntos otorgados a los clientes en base a nuestro ETV. El valor de cada uno de estos componentes es finalmente alocado en proporción a sus precios relativos. Las obligaciones de desempeño asociadas con la valorización de los puntos o millas acreditados pasan a formar parte de los Ingresos diferidos, y las obligaciones de desempeño asociadas a los otros conceptos son reconocidas en el resultado del ejercicio en la medida que dichas obligaciones se cumplen lo que coinciden con el momento en que las millas o puntos son acreditadas.

Cuando las millas y puntos son canjeados por productos y servicios distintos a los servicios prestados por la Sociedad el ingreso es reconocido inmediatamente, cuando el canje es efectuado por pasajes aéreos de alguna línea aérea de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, el ingreso es diferido hasta la prestación del servicio de transporte.

Las millas y puntos que la Sociedad estima no serán canjeados se reconocen en los resultados en función del patrón de consumo de las millas o puntos efectivamente canjeados por los clientes. La Sociedad utiliza modelos estadísticos para estimar la probabilidad de canje la cual se basa en patrones históricos y proyecciones.

2.20. Arrendamientos

La Sociedad reconoce los contratos que cumplen con la definición de arrendamiento, como un activo de derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo subyacente se encuentre disponible para su uso.

Los activos por derecho de uso se miden a su costo incluyendo lo siguiente:

- El importe de la medición inicial del pasivo por arrendamiento;
- Pagos de arrendamientos anticipados;
- Costos directos iniciales, y
- Los costos de restauración.

Los activos por derecho de uso son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en “Propiedades, plantas y equipos”.

Los pasivos por arrendamiento incluyen el valor presente neto de los siguientes pagos:

- Pagos fijos en esencia
- Pagos de arrendamiento variable basados en un índice o una tasa;
- Precio de ejercicio de las opciones de compra, cuyo ejercicio sea razonablemente seguro.

LATAM utiliza la tasa de interés implícita del contrato de arrendamiento, si esa tasa se puede determinar fácilmente. Esta es la tasa de interés que se calcula del valor presente de (a) pagos de arrendamiento y (b) el valor residual no garantizado que es la suma de (i) el valor razonable del activo subyacente y (ii) cualquier costo directo inicial del arrendador.

LATAM utiliza su tasa incremental de endeudamiento en caso de que la tasa de interés implícita en el arrendamiento no se pueda determinar fácilmente.

Los pasivos por arrendamiento son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en “Otros pasivos financieros, corriente o no corriente”.

Los intereses devengados por los pasivos financieros son reconocidos en el Estado resultado consolidado por función en “Costos financieros”.

La cuota de capital y los intereses pagados son reconocidos en el Estado de flujos de efectivo consolidado como “Pagos de pasivos por arrendamientos” e “Intereses pagados” en el Flujo de actividades de financiación.

Los pagos asociados a los arrendamientos de corto plazo sin opciones de compra y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen en forma lineal en el Estado de resultados consolidado por función, al momento de su devengo. Estos pagos se presentan en el Flujo de actividades de la operación.

La Sociedad analiza los acuerdos de financiamiento de aeronaves revisando principalmente características tales como:

- a) que la Sociedad inicialmente adquirió la aeronave o tomó una parte importante en el proceso de adquisición directo con los fabricantes,
- b) debido a las condiciones contractuales, es prácticamente cierto la sociedad ejecutará la opción de compra de la aeronave al final del plazo de arrendamiento.

Dado que estos acuerdos de financiamiento son “sustancialmente compras” y no arrendamientos, el pasivo relacionado se considera como una deuda financiera clasificada según la NIIF 9 y presentada dentro los "Otros pasivos financieros" descrito en nota 18. Por otra parte, las aeronaves se presentan en Propiedad, Plantas y Equipos, como se describe en la Nota 16, como "aeronaves propias".

El Grupo califica como transacciones de venta y arrendamiento, operaciones que conducen a una venta según la NIIF 15. Más específicamente, una venta se considera como tal si no hay una opción de compra de los bienes al final del plazo del arrendamiento.

Si la venta por el vendedor-arrendatario se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se da de baja el activo subyacente, y se reconoce un activo por derecho de uso igual a la porción retenida proporcionalmente del importe del activo.

Si la venta por el vendedor-arrendatario no se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se mantienen los bienes transferidos en los estados financieros y se reconoce un pasivo financiero igual al precio de venta (recibido del comprador-arrendador).

2.21. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los Activos no corrientes o grupos de enajenación clasificados como activos mantenidos para la venta, se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta.

2.22. Mantenimiento

Los costos incurridos en el mantenimiento mayor programado de fuselaje y motores de aeronaves, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención. La tasa de depreciación es determinada sobre bases técnicas, de acuerdo a la utilización de las aeronaves expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

En el caso de las aeronaves incluidas en Propiedades, plantas y equipos, estos costos de mantenimiento son capitalizados como Propiedades, plantas y equipos, mientras que, en el caso de aeronaves incluidas como Activos por derecho de uso, se reconoce un pasivo que se devenga en función de la utilización de los principales componentes, ya que existe la obligación contractual con el arrendador de devolver la aeronave en condiciones acordadas de niveles de mantenimiento. Estos costos son reconocidos en el “Costo de ventas”.

Adicionalmente, algunos contratos que cumplen con la definición de arrendamiento establecen la obligación del arrendatario de realizar depósitos al arrendador a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento y condiciones de devolución. Estos depósitos, frecuentemente llamados reservas de mantenimiento, se acumulan hasta que se efectúe un mantenimiento mayor, una vez realizado, se solicita su recupero al arrendador. Al final del período del contrato, se realiza un balance entre las reservas pagadas y las condiciones acordadas de niveles de mantenimiento en la entrega, compensándose las partes si corresponde.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

2.23. Medioambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurren.

NOTA 3 - GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

3.1. Factores de riesgo financiero

La Sociedad está expuesta a los siguientes riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión de riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la Compañía.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio (FX) y (iii) riesgo de tasa de interés.

La Sociedad ha desarrollado manuales y procedimientos para gestionar el riesgo de mercado, que tienen como objetivo identificar, cuantificar, monitorear y mitigar los efectos adversos de los cambios en los factores de mercado antes mencionados.

Para lo anterior, la Administración monitorea la evolución de los niveles de precios del combustible, tipos de cambio y tasas de interés, cuantifica las exposiciones y su riesgo, y desarrolla y ejecuta estrategias de cobertura.

(i) Riesgo de precio del combustible

Exposición:

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Mitigación:

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los que pueden tener una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Resultados Cobertura Fuel:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$ 15,7 por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio. Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$ 18,8 por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2023, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a MMUS\$ 22,1 (positivo). Al cierre de diciembre de 2022, este valor de mercado era de MMUS\$ 12,6 (positivo).

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos períodos:

Posiciones al 31 de diciembre de 2023 (*)	Vencimientos				
	Q124	Q224	Q324	Q424	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	35%	32%	30%	22%	30%
Posiciones al 31 de diciembre de 2022 (*)	Vencimientos				
	Q123	Q223	Q323	Q423	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	24%	24%	15%	5%	17%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Sensibilización:

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, afecta negativamente, en algunos casos, a las posiciones de derivados contratadas. Por lo mismo, la política es mantener un porcentaje libre de coberturas de forma de ser competitivos en caso de una caída en los precios.

Las posiciones de cobertura vigentes son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad.

En las siguientes tablas se muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia del subyacente al cierre de diciembre del año 2023 y al cierre de diciembre del año 2022. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del cuarto trimestre del año 2024.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2023 efectos en patrimonio (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2022 efectos en patrimonio (MMUS\$)
+5	+10,8	+2,2
-5	-10,7	-2,3

Dada la estructura de cobertura de combustible para el año 2023, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado

un impacto aproximado de MMUS\$ 131,6 de menor costo de combustible. Para igual período, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de MMUS\$ 131,3 de mayor costo de combustible.

(ii) Riesgo de tipo de cambio:

Exposición:

La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio transaccional y de conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

Una de las mayores exposiciones operacionales al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en real brasileño (R\$), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

En menor concentración, la Sociedad también se encuentra expuesta a la fluctuación de otras monedas, tales como: euro, peso colombiano, nuevo sol peruano, libra esterlina, dólar australiano, peso chileno, peso argentino, guaraní paraguayo, peso mexicano y dólar neozelandés.

Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados de cobertura o no cobertura o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Resultado Cobertura FX:

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció pérdidas por MMUS\$ 10,1 por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas reflejado en el costo de venta. Al cierre de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$ 5,2 por concepto de derivados de cobertura de FX.

Al 31 de diciembre de 2023, el valor de mercado de las posiciones de derivados de FX de cobertura es de MMUS\$ 1,5 (negativo). Al 31 de diciembre de 2022, el valor de mercado de las posiciones de derivados FX de cobertura fue de MMUS\$ 0,2 (positivo). Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad mantiene derivados de FX de cobertura vigentes por MMUS\$ 414. Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad mantenía derivados de FX de cobertura vigentes por MUS\$ 108.

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad no mantiene derivados de FX de no cobertura vigentes. Al cierre de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció pérdidas por MMUS\$ 1,8 por concepto de derivados de no cobertura de FX neto de primas registrado en Otras ganancias/(pérdidas).

Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$, afecta negativamente a los flujos operacionales de la Sociedad, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.

En la siguiente tabla se muestra la sensibilización de los instrumentos derivados FX de cobertura vigentes de acuerdo a cambios razonables en el tipo de cambio y su efecto en Patrimonio.

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto en Patrimonio al 31 de diciembre de 2023 (MMUS\$)	Efecto en Patrimonio al 31 de diciembre de 2022 (MMUS\$)
-10%	-10,0	-2,9
+10%	+19,0	+3,0

Impacto de la variación del Tipo de cambio en el Estado de Resultado Consolidado (Diferencia de Cambio).

En el caso de TAM S.A. cuya moneda funcional es el real brasileño, gran parte de sus pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Por lo tanto, al convertir activos y pasivos financieros, de dólar a reales, tienen un impacto en el resultado de TAM S.A., que es consolidada en el Estado de Resultados de la Sociedad.

Con el objetivo de reducir el impacto en el resultado de la Sociedad causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, la Sociedad ejecuta operaciones internas para disminuir la exposición neta en US\$ para TAM S.A.

La siguiente tabla muestra el impacto que la diferencia de cambio tiene en el estado de resultados consolidado al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) De R\$/US\$	Efecto en Estado de resultados al 31 de diciembre de 2023 (MMUS\$)	Efecto en Estado de resultados al 31 de diciembre de 2022 (MMUS\$)
-10%	+6,6	+70,7
+10%	-6,6	-70,7

Impacto de la variación del Tipo de Cambio en el Patrimonio, producto de la conversión de los estados financieros de las filiales (Diferencia de Conversión).

Debido a que la moneda funcional de TAM S.A. y Filiales es el real brasileño, la Sociedad presenta efectos por la variación del tipo de cambio en los Otros resultados integrales (Diferencia de Conversión) al convertir el Estado de situación financiera y el Estado de resultados de TAM S.A. y Filiales desde su moneda funcional al dólar estadounidense, siendo esta última la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

La siguiente tabla muestra la variación en la diferencia de Conversión incluida en los Otros resultados integrales reconocidos en el Patrimonio Total al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2023 (MMUS\$)	Efecto al 31 de diciembre de 2022 (MMUS\$)
-10%	+327,01	+98,11
+10%	-267,56	-80,28

(iii) Riesgo de tasa de interés:

Exposición:

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa Secured Overnight Financing Rate ("SOFR") y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños ("CDI"). Debido a que cesó la publicación de LIBOR el 30 de junio del año 2023, la sociedad migró a la adopción de SOFR como tasa alternativa, la cual se materializó completamente el 30 de septiembre de 2023.

De la deuda financiera de la compañía sujeta a tasas variables, todos los contratos mantienen exposición a tasa SOFR.

Mitigación:

Actualmente un 50% (52% al 31 de diciembre 2022) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés. La deuda variable se encuentra indexada a tasa de referencia en base a SOFR.

De igual manera, la mayor parte de los saldos líquidos de la compañía, están denominados en dólares e invertidos a una tasa de valor y fluctuación similar a la tasa SOFR, lo que ayuda a disminuir la exposición.

Resultado Cobertura Tasas:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció pérdidas por MMUS\$ 1,8 correspondientes al reconocimiento en resultado por primas pagadas y otros conceptos.

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad no mantiene derivados de tasas de interés vigentes, al cierre de diciembre de 2022 este valor de mercado era de MMUS\$ 8,8 (positivo).

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció una disminución en el activo por derecho de uso por el vencimiento de derivados por US\$ 14,9 millones asociados al arrendamiento de aviones. Se reconoce a esta misma fecha un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MMUS\$ 1,1 (positivo). Al cierre de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MMUS\$ 0,1 (positivo).

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad liquidó derivados por MMUS\$ 14,8 asociado a cobertura de aeronaves arrendadas.

Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado a cada fecha.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa SOFR	Posición al 31 de diciembre de 2023 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2022 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)
+100 puntos base	-20,27	-22,64
-100 puntos base	+20,27	+22,64

Gran parte de los derivados de tasas vigentes son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en las tasas de interés tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva de tasas de interés, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

Aumento (disminución) de curva de tasas de interés	Posición al 31 de diciembre de 2023 efecto en patrimonio (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2022 efecto en patrimonio (MMUS\$)
+100 puntos base	—	+6,9
-100 puntos base	—	-8,2

La hipótesis del cálculo de sensibilidad, debe asumir que las curvas forward de tasas de interés no necesariamente reflejarán el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de tasas de interés es dinámica en el tiempo.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad ha registrado MMUS\$ 0,1 (negativo) por ineffectividad en el estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas.

(b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando en una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos). La cartera de clientes al 31 de diciembre de 2023 ha experimentado un incremento del 24% en comparación con el saldo registrado al 31 de diciembre de 2022, debido principalmente a un aumento en las operaciones de transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) que aumentó un 22% en sus ventas, afectando principalmente las formas de pagos tarjeta crédito 29%, y venta cash 9%. En relación al negocio de carga presentó una disminución en sus operaciones de un 5% respecto a diciembre de 2022. Para el caso de los clientes que quedaron con

deuda y que la administración consideraba riesgosa, se tomaron las medidas correspondientes para considerar su pérdida crediticia esperada. La provisión al cierre de diciembre de 2023 tuvo una baja de un 4% respecto al cierre de diciembre de 2022, producto de la disminución de la cartera por recuperaciones, y por la aplicación de castigos.

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la sociedad tiene implementado límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente para la red LATAM, cuando se ha considerado necesario, se ha procedido con el bloqueo de agencias para negocios de carga y pasajero.

(i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados y fondos mutuos de corto plazo. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo y (ii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos dos parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los dos anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

(ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

Según algunos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito que tiene la Compañía, las instituciones financieras, en ciertas circunstancias, tienen el derecho de exigir que la Compañía mantenga una reserva equivalente a una parte de las ventas anticipadas de boletos que hayan sido procesadas por esa institución financiera, para las cuales la Compañía aun no haya proporcionado el servicio de transporte aéreo. Además, las instituciones financieras tienen el derecho de requerir reservas de colateral adicional o retener pagos relacionados a cuentas por cobrar si perciben un riesgo aumentado relacionado a los covenants de liquidez de los acuerdos mencionados o si se entra en saldos negativos.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Business Sales Processing (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías.

La facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con los agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales de TAM Linhas Aéreas S.A. con las agencias de viajes). La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

(c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos suficientes para cumplir con el pago de sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión, junto con la necesidad de financiamiento, la Sociedad requiere de fondos líquidos, definido como Efectivo y equivalentes al efectivo más otros activos financieros de corto plazo, para cumplir con el pago de sus obligaciones.

El saldo de fondos líquidos, la generación de caja futura y la capacidad de obtención de financiamiento, entrega a la Sociedad alternativas para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

Al 31 de diciembre de 2023, el saldo de fondos líquidos es de MMUS\$ 1.715 (MMUS\$ 1.217 al 31 de diciembre 2022), que se encuentran invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Al 31 de diciembre de 2023, LATAM mantiene dos líneas rotativas comprometidas por un total de MMUS\$ 1.100, una por un monto de MMUS\$ 600 y otra por un monto de MMUS\$ 500, las cuales se encuentran totalmente disponibles. La primera de estas líneas está garantizada por y sujetas a disponibilidad de colateral (tales como, aviones, motores y repuestos). La segunda de estas, está garantizada por ciertos intangibles de la compañía, los que comparten garantía con el financiamiento de salida del Capítulo 11.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2023
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
												Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Préstamos bancarios													
0-E	GOLDMAN SACHS	EE.UU.	US\$	44.721	127.878	302.953	1.192.355	—	1.667.907	1.089.000	Trimestral	20,31	15,04
Obligaciones con el Público													
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	3.230	6.409	6.409	182.647	198.695	160.214	Al vencimiento	2,00	2,00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	—	153.813	307.625	697.438	793.625	1.952.501	1.150.000	Al vencimiento	15,00	13,38
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	6	6	3	Al vencimiento	1,00	1,00
Obligaciones garantizadas													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	5.940	17.082	41.319	40.578	120.730	225.649	171.704	Trimestral	6,98	6,98
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	5.948	16.928	42.098	40.736	54.056	159.766	132.585	Trimestral/ Mensual	8,76	8,76
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	452	1.348	43.531	43.494	16.665	105.490	99.109	Trimestral	2,29	2,05
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	12.919	37.926	16.649	—	—	67.494	64.102	Trimestral	7,11	7,11
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	6.451	33.576	75.714	243.842	—	359.583	266.768	Al vencimiento	9,43	9,43
Arrendamientos Financieros													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	10.653	30.443	73.474	70.443	94.995	280.008	215.357	Trimestral	7,58	7,58
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	17.984	50.411	17.681	—	—	86.076	84.177	Trimestral	4,41	3,16
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	3.262	9.389	216.015	148.582	75.118	452.366	413.072	Trimestral	4,13	3,31
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	5.891	17.705	47.590	54.357	117.597	243.140	172.582	Mensual	10,71	10,71
Otros préstamos (*)													
0-E	Varios	Chile	US\$	104	—	—	—	—	104	104	Al Vencimiento	—	—
TOTAL				114.325	499.729	1.191.058	2.538.234	1.455.439	5.798.785	4.018.777			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2023
Nombre empresa deudora: TAM S.A. Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
												Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
	Arrendamiento Financiero												
0-E	Natixis	Francia	US\$	510	1.530	4.080	9.886	—	16.006	16.006	Trimestral	—	—
	TOTAL			510	1.530	4.080	9.886	—	16.006	16.006			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2023

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
												Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	139.599	419.554	1.116.682	928.238	1.685.262	4.289.335	2.894.195	—	—	—
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	2.523	7.276	14.863	846	1.404	26.912	25.680	—	—	—
			CLP	19	57	94	—	—	170	135	—	—	—
			UF	557	1.255	2.906	2.426	5.099	12.243	11.097	—	—	—
			COP	122	308	266	148	—	844	667	—	—	—
			EUR	63	101	172	23	—	359	296	—	—	—
			BRL	2.314	6.871	15.177	14.438	25.742	64.542	35.841	—	—	—
			MXN	24	71	8	—	—	103	84	—	—	—
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	846.541	7.063	—	—	—	853.604	709.933	—	—	—
			CLP	44.593	8.072	—	—	—	52.665	64.317	—	—	—
			BRL	309.999	7.671	—	—	—	317.670	409.474	—	—	—
			Otras monedas	178.740	5.522	—	—	—	184.262	118.189	—	—	—
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
Extranjera	Qatar Airways	Qatar	US\$	—	2.312	—	—	—	2.312	2.312	—	—	—
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Estados Unidos	US\$	—	5.132	—	—	—	5.132	5.132	—	—	—
	Total			<u>1.525.094</u>	<u>471.265</u>	<u>1.150.168</u>	<u>946.119</u>	<u>1.717.507</u>	<u>5.810.153</u>	<u>4.277.352</u>			
	Total consolidado			<u>1.639.929</u>	<u>972.524</u>	<u>2.345.306</u>	<u>3.494.239</u>	<u>3.172.946</u>	<u>11.624.944</u>	<u>8.312.135</u>			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2022
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
												Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Préstamos bancarios													
0-E	GOLDMAN SACHS	EE.UU.	US\$	32.071	122.278	323.125	1.361.595	—	1.839.069	1.100.000	Trimestral	18,46	13,38
0-E	SANTANDER	España	US\$	19.164	55.288	—	—	—	74.452	70.951	Trimestral	7,26	7,26
Obligaciones con el Público													
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	3.136	6.271	6.271	178.736	194.414	156.783	Al vencimiento	2,00	2,00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	—	152.531	307.625	757.625	887.250	2.105.031	1.150.000	Al vencimiento	15,00	13,38
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	6	6	3	Al vencimiento	1,00	1,00
Obligaciones garantizadas													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	6.692	14.705	39.215	39.215	138.345	238.172	184.198	Trimestral	5,76	5,76
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	3.839	13.465	45.564	43.444	75.505	181.817	141.605	Trimestral/ Mensual	8,20	8,20
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	394	1.171	12.119	21.111	60.857	95.652	86.612	Trimestral	2,01	1,78
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	13.091	38.914	69.916	—	—	121.921	112.388	Trimestral	6,23	6,23
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	5.769	31.478	70.890	267.615	—	375.752	275.000	Al vencimiento	8,24	8,24
Arrendamiento Financiero													
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	6.995	5.844	—	—	—	12.839	12.514	Trimestral	6,19	5,47
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	6.978	20.662	1.543	—	—	29.183	28.165	Trimestral	5,99	5,39
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	9.864	29.468	75.525	70.787	129.582	315.226	239.138	Trimestral	6,44	6,44
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	18.072	54.088	86.076	—	—	158.236	152.693	Trimestral	4,06	2,85
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	1.749	5.165	6.665	—	—	13.579	12.590	Trimestral	5,97	5,97
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	3.176	9.681	137.930	193.551	157.978	502.316	446.509	Trimestral	3,58	2,79
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	5.878	17.651	47.306	50.649	145.184	266.668	182.237	Mensual	10,45	10,45
Otros préstamos													
0-E	Varios (*)	Chile	US\$	2.028	—	—	—	—	2.028	2.028	Al Vencimiento	—	—
TOTAL				135.760	575.525	1.229.770	2.811.863	1.773.443	6.526.361	4.353.414			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2022
Nombre empresa deudora: TAM S.A. Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de	Más de	Más de	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
					90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años					Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Arrendamiento Financiero													
0-E	Natixis	Francia	US\$	510	1.530	4.080	4.080	7.846	18.046	18.046	Semestral/ Trimestral	7,23	7,23
Préstamos Bancarios													
0-E	MERRILL LYNCH CREDIT PRODUCTS, LLC TOTAL	Brasil	BRL	304.549	—	—	—	—	304.549	304.549	Mensual	3,95	3,95
				305.059	1.530	4.080	4.080	7.846	322.595	322.595			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2022
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
												Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	80.602	250.297	845.215	776.431	1.094.935	3.047.480	2.134.968	—	—	—
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	1.727	8.080	20.641	6.251	1.763	38.462	35.157	—	—	—
			CLP	20	34	69	—	—	123	111	—	—	—
			UF	574	1.568	3.007	2.515	6.273	13.937	11.703	—	—	—
			COP	76	227	301	—	—	604	518	—	—	—
			EUR	84	253	246	24	—	607	571	—	—	—
			BRL	2.064	6.192	14.851	12.491	28.625	64.223	33.425	—	—	—
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	80.557	58.342	—	—	—	138.899	138.899	—	—	—
			CLP	168.393	1.231	—	—	—	169.624	169.624	—	—	—
			BRL	370.772	5.242	—	—	—	376.014	376.014	—	—	—
			Otras monedas	583.118	3.935	—	—	—	587.053	587.053	—	—	—
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Argentina	US\$	5	—	—	—	—	5	5	—	—	—
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	US\$	7	—	—	—	—	7	7	—	—	—
Total				<u>1.287.999</u>	<u>335.401</u>	<u>884.330</u>	<u>797.712</u>	<u>1.131.596</u>	<u>4.437.038</u>	<u>3.488.055</u>			
Total consolidado				<u>1.728.818</u>	<u>912.456</u>	<u>2.118.180</u>	<u>3.613.655</u>	<u>2.912.885</u>	<u>11.285.994</u>	<u>8.164.064</u>			

La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible, tasas de interés y tipo de cambio, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras.

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad mantiene garantías por MMUS\$ 11 correspondiente a transacciones de derivados. El aumento se debió a: i) mayor suscripción de contratos de cobertura que vencimiento de los mismos y ii) los cambios en los precios combustible, en los tipos de cambio y en las tasas de interés. Al cierre del año 2022, la Sociedad mantenía garantías por MMUS\$ 7,5 correspondiente a transacciones de derivados.

3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital son: (i) cumplir con las exigencias de patrimonio mínimo y (ii) mantener una estructura de capital óptima.

La Sociedad monitorea las obligaciones contractuales y las exigencias regulatorias en los diferentes países donde las empresas del grupo están domiciliadas para asegurar el fiel cumplimiento de exigencia de patrimonio mínimo, cuyo límite más restrictivo es mantener un patrimonio líquido positivo.

Adicionalmente, la Sociedad monitorea periódicamente las proyecciones de flujo de caja de corto y largo plazo para asegurar que cuenta con suficientes alternativas de generación de caja para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

El rating crediticio internacional de la Sociedad es producto de la capacidad de cumplir con los compromisos financieros de largo plazo. Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad tiene un rating en escala nacional de BBB por Fitch, y un rating de B con perspectiva positiva por Standard & Poor's en escala internacional, y un rating de B1 por Moody's con perspectiva estable, igualmente en escala internacional.

3.3. Estimación del valor razonable

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Contratos de instrumentos derivados de tasas de interés,
- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos derivados de moneda

2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente).

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del ejercicio utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del ejercicio.

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	Al 31 de diciembre de 2023				Al 31 de diciembre de 2022			
	Valor justo	Mediciones de valor justo usando valores considerados como			Valor justo	Mediciones de valor justo usando valores considerados como		
		Nivel I	Nivel II	Nivel III		Nivel I	Nivel II	Nivel III
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Activos								
Efectivo y equivalentes al efectivo	89.706	89.706	—	—	95.452	95.452	—	—
Fondos mutuos corto plazo	89.706	89.706	—	—	95.452	95.452	—	—
Otros activos financieros, corriente	22.136	—	22.136	—	21.601	—	21.601	—
Valor justo derivados tasa de interés	—	—	—	—	8.816	—	8.816	—
Valor justo derivados de combustible	22.136	—	22.136	—	12.594	—	12.594	—
Valor justo derivados de moneda extranjera	—	—	—	—	191	—	191	—
Pasivos								
Otros pasivos financieros, corrientes	1.544	—	1.544	—	—	—	—	—
Valor justo derivados moneda extranjera	1.544	—	1.544	—	—	—	—	—

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

	Al 31 de diciembre de 2023		Al 31 de diciembre de 2022	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.625.055	1.625.055	1.121.223	1.121.223
Efectivo en caja	2.019	2.019	2.248	2.248
Saldos en bancos	552.187	552.187	480.566	480.566
Overnight	75.236	75.236	259.129	259.129
Depósitos a plazo	995.613	995.613	379.280	379.280
Otros activos financieros, corrientes	152.683	152.683	481.914	481.914
Otros activos financieros	152.683	152.683	481.914	481.914
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	1.385.910	1.385.910	1.008.109	1.008.109
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	28	28	19.523	19.523
Otros activos financieros, no corrientes	34.485	34.485	15.517	15.517
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.949	12.949	12.743	12.743
Otros pasivos financieros, corrientes	594.519	867.791	802.841	824.167
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.765.279	1.765.279	1.627.992	1.627.992
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7.444	7.444	12	12
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.341.669	6.174.294	5.979.039	5.533.131
Cuentas por pagar, no corrientes	418.587	418.587	326.284	326.284

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares (Nivel II). En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del ejercicio. El valor libro de los Otros pasivos financieros, corrientes o no corrientes incluyen los pasivos por arrendamientos.

NOTA 4 - ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

(a) Deterioro de activos intangibles de vida útil indefinida

La Sociedad comprueba al menos una vez al año o cuando existen indicios de deterioro, si los activos intangibles de vida útil indefinida han sufrido alguna pérdida por deterioro. Para esta evaluación la Sociedad ha determinado la existencia de una única UGE correspondiente a Transporte Aéreo.

El valor recuperable de esta unidad generadora de efectivo (UGE) ha sido determinado basado en los cálculos de valor en uso. Los principales supuestos empleados por la administración incluyen: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible. La estimación de estos supuestos exige un juicio importante de la administración, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con la planificación interna de la Sociedad. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza al menos una vez al año las estimaciones, basándose en las condiciones que afectan estas variables. Los principales supuestos utilizados, así como los análisis de sensibilidad correspondientes se presentan en Nota 15.

(b) Gasto por depreciación y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Sociedad de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.

Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

La Sociedad ha concluido que las propiedades, plantas y equipos no pueden generar flujos en buena medida independientes de otros activos, por lo que la evaluación de deterioro se hace como parte integral de la única Unidad Generadora de Efectivo que mantiene la Sociedad, Transporte Aéreo. La Sociedad comprueba cuando existen indicios de deterioro, si los activos han sufrido alguna pérdida por deterioro a nivel de Unidad Generadora de Efectivo.

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

La administración registra los impuestos diferidos, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en los estados financieros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que se disponga de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

La Sociedad aplica un juicio significativo en la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto diferido. En la determinación de los montos del activo por impuesto diferido a contabilizar, la administración considera la rentabilidad histórica, los ingresos imponibles futuros proyectados (considerando los supuestos tales como: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible en línea con los utilizados en los análisis de deterioro de la unidad generadora de efectivo del grupo) y el momento esperado de las reversiones de las diferencias temporales existentes.

(d) Tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

La Sociedad registra la venta de pasajes aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de pasajes se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o caducado por no uso. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, en base al historial de uso. Un cambio en esta probabilidad podría generar un impacto en los ingresos ordinarios en el ejercicio en que se produce el cambio y en ejercicios futuros.

Al 31 de diciembre de 2023 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$ 2.009.242 (MUS\$ 1.574.145 al 31 de diciembre 2022). Un hipotético cambio de un punto porcentual en el comportamiento del pasajero con respecto al uso se traduciría en un impacto de hasta MUS\$ 10.150 mensual (MUS\$ 7.453 al 31 diciembre 2022).

(e) Valoración de las millas y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2023 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass de países de habla hispana ascienden a MUS\$ 1.099.580 (MUS\$ 1.120.565 al 31 de diciembre de 2022). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$ 31.510 en los resultados de 2023 (MUS\$ 29.571 al 31 diciembre 2022). Los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass Brasil ascienden a MUS\$ 179.151 al 31 de diciembre de 2023 (MUS\$ 140.486 al 31 de diciembre de 2022). Un hipotético cambio de un punto porcentual en probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$ 5.125 en los resultados de 2023 (MUS\$ 3.772 al 31 diciembre 2022).

La Sociedad, estima la probabilidad de no uso basado en un modelo predictivo, según los comportamientos de canje y vigencia de las millas y puntos utilizando juicios y supuestos críticos que consideran la actividad de uso histórica y el patrón de uso previsto.

La Administración en conjunto con un especialista externo desarrolla un modelo predictivo de no uso, que permite generar tasas de no uso de millas o puntos sobre la base de información histórica, correspondiente al comportamiento en cuanto a la acumulación, uso y caducidad de sus millas o puntos LATAM.

(f) Contingencias

En el caso de las contingencias conocidas, la Sociedad registra una provisión cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se ha estimado de forma fiable. La evaluación de las contingencias involucra inherentemente el ejercicio de un juicio significativo y estimaciones del resultado de eventos futuros, la probabilidad de que se incurra en una pérdida y al determinar si se puede hacer una estimación confiable de la pérdida. La Compañía evalúa sus pasivos y contingencias con base en la mejor información disponible, utiliza el conocimiento, experiencia y juicio profesional a las características específicas de los riesgos conocidos. Este proceso facilita la evaluación temprana y la cuantificación de los riesgos potenciales en los casos individuales o en el desarrollo de asuntos contingentes. Si no es posible estimar de manera confiable la obligación o concluir que no es probable una pérdida, pero es razonablemente posible que se incurra en una pérdida, no se registra ninguna provisión, pero la contingencia se revela en las notas a los estados financieros consolidados.

La Compañía reconoce la obligación presente bajo un contrato oneroso como una provisión cuando el contrato bajo el cual los costos inevitables de cumplir con las obligaciones bajo el contrato exceden los beneficios económicos que se espera recibir bajo el mismo.

(g) Arrendamientos

Durante el año 2022 producto de la llegada de nuevas aeronaves y el cambio significativo en los flujos de muchos contratos vigentes, la compañía evaluó la pertinencia en el escenario actual de seguir utilizando la tasa implícita, metodología utilizada durante los últimos años, o si debería en cambio utilizar una aproximación diferente para el cálculo de la tasa. Se concluyó que la tasa implícita no estaba siendo capaz de reflejar el entorno económico en el que se desenvuelve la empresa, por lo que no se estaba representando de manera exacta las condiciones de endeudamiento de la compañía. Debido a esto, todos los nuevos contratos celebrados desde 2022 y todos los contratos que fueron modificados desde 2022 utilizaron tasa incremental. Los contratos existentes que permanecieron sin cambios continuaron utilizando la tasa de descuento implícita original.

i) Tasa de descuento

Las tasas de descuento utilizada para calcular la deuda de arrendamiento de aeronaves corresponden a:

(i) Para las aeronaves que no tuvieron cambios contractuales asociados a la salida del capítulo 11, la tasa utilizada fue la tasa implícita del contrato, esta es la tasa de descuento resultante del valor presente agregado de los pagos mínimos de arrendamiento y el valor residual no garantizado, y (ii) Para las aeronaves que tuvieron cambios contractuales asociados a la salida del capítulo 11, la tasa utilizada fue la tasa incremental, esta tasa de descuento se calculó considerando nuestras recientes negociaciones de deuda de aeronaves, así como los datos disponibles públicamente para instrumentos con características similares al calcular nuestras tasas de endeudamiento incrementales.

Para el caso de los activos distintos a las aeronaves, se utilizó tasa incremental por préstamos del arrendatario estimada, que se deriva de la información disponible en la fecha de inicio del arrendamiento, para determinar el valor presente de los pagos del arrendamiento. Consideramos nuestras recientes emisiones de deuda, así como los datos disponibles públicamente para instrumentos con características similares al calcular nuestras tasas de endeudamiento incrementales.

Una disminución de un punto porcentual en nuestra estimación de las tasas utilizadas en la determinación de los pasivos por arrendamiento vigentes de flota registrados al 31 de diciembre de 2023 aumentaría el pasivo por arrendamiento aproximadamente en MMUS\$111.

ii) Determinación del plazo del arrendamiento

Al determinar el plazo del arrendamiento, se consideran todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. Las opciones de extensión (o períodos después de las opciones de terminación) sólo se incluyen en el plazo del arrendamiento si se está razonablemente seguro de que el arrendamiento se va a extender (o no se va a terminar). Esto se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos períodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

NOTA 5 - INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad considera que tiene un único segmento operativo, el de Transporte Aéreo. Este segmento corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Perú	988.908	858.957
Argentina	244.413	206.856
EE.UU.	1.044.822	1.058.107
Europa	800.897	768.980
Colombia	662.263	540.231
Brasil	5.006.377	3.724.466
Ecuador	332.801	248.454
Chile	1.898.150	1.514.645
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	661.910	441.825
Ingresos de las actividades ordinarias	11.640.541	9.362.521
Otros ingresos de operación	148.641	154.286

La Sociedad asigna los ingresos al área geográfica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos están constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeronáuticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes países y, por lo tanto, no es posible asignar a un área geográfica.

La Sociedad no tiene clientes que en forma individual representen más del 10% de las ventas.

NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Efectivo en caja	2.019	2.248
Saldos en bancos (1)	552.187	480.566
Overnight	75.236	259.129
Total efectivo	629.442	741.943
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	995.613	379.280
Fondos mutuos	89.706	95.452
Total equivalentes al efectivo	1.085.319	474.732
Total efectivo y equivalentes al efectivo	1.714.761	1.216.675

(1) Al 31 de diciembre de 2023, dentro del ítem saldos en bancos se presentan MUS\$ 391.966 relacionados con cuentas bancarias que generan intereses diarios o mensuales a la Compañía (MUS\$ 274.235 al 31 de diciembre de 2022).

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	3.438	10.711
Real brasileño	520.796	193.289
Peso chileno	47.933	17.643
Peso colombiano	36.326	22.607
Euro	25.329	19.361
Dólar estadounidense	1.020.467	906.666
Peso mexicano	8.159	9.406
Yuan de la R.P. China	20.801	16.247
Otras monedas	31.512	20.745
Total	1.714.761	1.216.675

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2023

Activos	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.625.055	89.706	—	1.714.761
Otros activos financieros, corrientes	152.683	—	22.136	174.819
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.385.910	—	—	1.385.910
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	28	—	—	28
Otros activos financieros, no corrientes	34.485	—	—	34.485
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.949	—	—	12.949
Total	3.211.110	89.706	22.136	3.322.952

Pasivos	Medidos a costo amortizado	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	594.519	1.544	596.063
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.765.279	—	1.765.279
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7.444	—	7.444
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.341.669	—	6.341.669
Cuentas por pagar, no corrientes	418.587	—	418.587
Total	9.127.498	1.544	9.129.042

Al 31 de diciembre de 2022

Activos	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.121.223	95.452	—	1.216.675
Otros activos financieros, corrientes (*)	481.637	277	21.601	503.515
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.008.109	—	—	1.008.109
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	19.523	—	—	19.523
Otros activos financieros, no corrientes	15.517	—	—	15.517
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.743	—	—	12.743
Total	2.658.752	95.729	21.601	2.776.082

Pasivos	Medidos a costo amortizado	Total
	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	802.841	802.841
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.627.992	1.627.992
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	12	12
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.979.039	5.979.039
Cuentas por pagar, no corrientes	326.284	326.284
Total	8.736.168	8.736.168

(*) Los valores presentados como medidos a costo amortizado corresponden principalmente a MUS\$ 340.008 de fondos entregados como anticipos restringidos (según se describe en Nota 11) y garantías entregadas.

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	1.185.792	952.625
Otras cuentas por cobrar	277.845	135.459
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	1.463.637	1.088.084
Menos: Pérdida crediticia esperada	(64.778)	(67.232)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	1.398.859	1.020.852
Menos: Parte no corriente – cuentas por cobrar	(12.949)	(12.743)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.385.910	1.008.109

El valor justo de deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere significativamente de su valor en libros.

Para la determinación de las pérdidas crediticias esperadas la Sociedad agrupa las cuentas por cobrar de transporte de pasajeros y carga; dependiendo las características de riesgo de crédito compartido y madurez.

Madurez de la cartera	Al 31 de diciembre de 2023			Al 31 de diciembre de 2022		
	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro
	%	MUS\$	MUS\$	%	MUS\$	MUS\$
Al día	1%	1.022.845	(12.672)	1%	745.334	(8.749)
De 1 a 90 días	3%	102.977	(2.989)	3%	142.780	(3.758)
de 91 a 180 días	25%	8.350	(2.048)	15%	8.622	(1.297)
de 181 a 360 días	44%	7.868	(3.491)	79%	8.269	(6.565)
más de 360 días	100%	43.752	(43.578)	98%	47.620	(46.863)
Total		<u>1.185.792</u>	<u>(64.778)</u>		<u>952.625</u>	<u>(67.232)</u>

(1) Corresponde a la tasa esperada consolidada de las cuentas por cobrar.

(2) El valor libro bruto representa el máximo valor de riesgo crediticio de las cuentas por cobrar comerciales.

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	13.827	25.559
Real brasileño	825.749	523.467
Peso chileno	75.050	36.626
Peso colombiano	12.720	6.779
Euro	90.699	12.506
Dólar estadounidense	344.347	376.900
Dólar australiano	5.097	9.808
Yen japonés	4.695	2.802
Libra esterlina	3.390	9.149
Won surcoreano	5.882	6.337
Otras monedas	17.403	10.919
Total	<u>1.398.859</u>	<u>1.020.852</u>

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales son los siguientes:

Ejercicios	Saldo inicial	Castigos	(Aumento) Disminución	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	(81.004)	5.966	7.806	(67.232)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023	(67.232)	7.122	(4.668)	(64.778)

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se proceden a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

	Al 31 de diciembre de 2023			Al 31 de diciembre de 2022		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	1.185.792	(64.778)	1.121.014	952.625	(67.232)	885.393
Otras cuentas por cobrar	277.845	-	277.845	135.459	-	135.459

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

a. Cuentas por cobrar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	US\$	—	257
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	—	19.228
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	2	2
96.989.370-3	Rio Dulce S.A. (*)	Director Relacionado	Chile	CLP	—	1
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	CLP	25	35
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	ARS	1	—
	Total activos corrientes				<u>28</u>	<u>19.523</u>

b. Cuentas por pagar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Pasivos corrientes	
					Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	US\$	2.312	—
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	5.132	—
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	US\$	—	5
Extranjera	Patagonia Seafarms INC (*)	Director Relacionado	Estados Unidos	US\$	—	7
Total pasivos corrientes y no corrientes					<u>7.444</u>	<u>12</u>

(*) Relacionada hasta noviembre 2022.

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes relacionadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción para los pasivos del ejercicio 2023 corresponden de 30 días a 1 año de vencimiento, y la naturaleza de la liquidación de las transacciones son monetarias.

NOTA 10 - INVENTARIOS

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Existencias técnicas (*)	540.342	438.717
Existencias no técnicas (**)	52.538	39.072
Total	<u>592.880</u>	<u>477.789</u>

(*) Corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados en servicios de mantención tanto propio como de terceros.

(**) Consumos de servicios a bordo, uniformes y otros materiales indirectos.

Estos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia de acuerdo al siguiente detalle:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	45.621	49.981
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	5.228	5.823
Total	<u>50.849</u>	<u>55.804</u>

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2023 la Sociedad registró MUS\$ 296.423 (MUS\$ 148.790 al 31 de diciembre de 2022) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

(a) La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(1) Otros activos financieros						
Depósitos en garantía (aeronaues)	31.624	22.340	9.736	1.273	41.360	23.613
Garantías por márgenes de derivados	12.829	7.460	—	—	12.829	7.460
Otras inversiones	—	—	494	513	494	513
Anticipos garantizados deuda Cap.11 (*)	—	340.008	—	—	—	340.008
Otras garantías otorgadas	108.230	112.106	24.255	13.731	132.485	125.837
Subtotal otros activos financieros	<u>152.683</u>	<u>481.914</u>	<u>34.485</u>	<u>15.517</u>	<u>187.168</u>	<u>497.431</u>
(2) Activos de cobertura						
Valor justo de derivados de tasa de interés	—	8.816	—	—	—	8.816
Valor justo de derivados de moneda extranjera	—	191	—	—	—	191
Valor justo de derivados de precio de combustible	22.136	12.594	—	—	22.136	12.594
Subtotal activos de cobertura	<u>22.136</u>	<u>21.601</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>22.136</u>	<u>21.601</u>
Total Otros Activos financieros	<u>174.819</u>	<u>503.515</u>	<u>34.485</u>	<u>15.517</u>	<u>209.304</u>	<u>519.032</u>

(*) Al 31 de diciembre de 2022, existen MUS\$ 340.008 de fondos entregados a un agente como anticipos restringidos, los cuales tienen como objetivo saldar los claims pendientes de resolución existentes a la salida del proceso de Capítulo 11.

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad se describen en Nota 18.

(b) Los saldos por monedas que componen los Otros activos financieros son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Real brasileño	18.767	19.589
Peso chileno	6.440	5.847
Peso colombiano	1.461	1.716
Euro	7.974	6.791
Dólar estadounidense	171.852	482.544
Otras monedas	2.810	2.545
Total	<u>209.304</u>	<u>519.032</u>

NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

La composición de los Otros activos no financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Seguros de aviación y otros	25.992	27.122	—	—	25.992	27.122
Otros	3.740	13.039	5.740	1.773	9.480	14.812
Subtotal pagos anticipados	29.732	40.161	5.740	1.773	35.472	41.934
(b) Costos de contratos activados (1)						
Costos GDS	22.738	9.530	—	—	22.738	9.530
Comisiones tarjetas de crédito	37.200	26.124	—	—	37.200	26.124
Comisiones agencias de viaje	12.421	12.912	—	—	12.421	12.912
Subtotal costos de contratos activados	72.359	48.566	—	—	72.359	48.566
(c) Otros activos						
Impuesto a las ventas	81.785	100.665	13.753	27.962	95.538	128.627
Otros impuestos	1.130	1.688	—	—	1.130	1.688
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	258	258	739	739	997	997
Aporte Sociedades Servicios Aeronáuticos	—	—	60	—	60	—
Depósitos judiciales	—	26	148.329	117.904	148.329	117.930
Subtotal otros activos	83.173	102.637	162.881	146.605	246.054	249.242
Total Otros Activos no financieros	185.264	191.364	168.621	148.378	353.885	339.742

(1) Movimiento de Contratos activados:

	Saldo inicial	Activación	Diferencia		Saldo final
			por conversión	Amortización	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	25.080	302.290	(37.146)	(241.658)	48.566
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023	48.566	242.717	2.033	(220.957)	72.359

NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICIÓN CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Aeronaves	100.658	64.483
Motores y rotables	2.012	21.552
Otros activos	—	381
Total	102.670	86.416

Los saldos del rubro son presentados al menor valor entre su valor en libros y el valor razonable menos el costo de venta. El valor razonable de los activos fue determinado en base a las cotizaciones en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar. Estos activos son medidos a nivel II de acuerdo a lo indicado en las jerarquías de valor razonable presentadas en la nota 3.3 (2). Durante el ejercicio no se efectuaron transferencias entre niveles, para mediciones recurrentes al valor razonable.

Activos reclasificados desde Propiedades, plantas y equipos hacia activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta.

Durante el año 2020 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos once aeronaves Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta, de las cuales durante el año 2021 se concretó la venta de cinco aeronaves. Durante el año 2022 se concretó la venta de tres aeronaves y durante el año 2023 se concretó la venta de una aeronave.

Durante el año 2021, asociado al plan de reestructuración de la flota se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos 3 motores de la flota Airbus A350 al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta, de los cuales durante el mismo año se concretó la venta de un motor. Adicionalmente durante el año 2022 se concretó la venta de un motor y se trasladaron algunos materiales y repuestos de esta misma flota al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Durante el año 2023 se concretó la venta de un motor, algunos repuestos y materiales.

Durante el año 2022 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 28 aeronaves de la familia Airbus A319, al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Adicionalmente se reconocieron ajustes por MMUS\$ 345 de gasto, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de Otras ganancias (pérdidas), para registrar estos activos a su valor neto realizable. Durante el 2023 se adicionaron los motores asociados a estas mismas aeronaves generando ajustes adicionales por MMUS\$ 39, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de Otras ganancias (pérdidas), para registrar estos activos a su valor neto realizable.

Durante el ejercicio terminado en 2022, se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 6 aviones y 8 motores de la familia Airbus A320 al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta y al 31 de diciembre de 2022, se concretó la venta tres aeronaves y al 31 de diciembre de 2023 se concretó la venta de dos aeronaves y ocho motores. Adicionalmente, por el año terminado al 31 de diciembre de 2022, se reconocieron ajustes por MMUS\$25.000 de gastos para registrar estos activos a su valor neto de realizable, y dado que ya se había culminado el proceso de reestructuración de la flota, estos ajustes se registraron en resultados como parte de Otros gastos por función. Durante el año 2023 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 6 aeronaves de la familia Airbus A320 al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Adicionalmente durante el año 2023 se reconocieron ajustes por MMUS\$9 de gastos para registrar estos activos a su valor neto de realizable, estos ajustes se registraron en resultados como parte de Otros gastos por función.

Durante el año 2023 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 1 aeronave de la familia Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.

Adicionalmente se reconocieron ajustes por MMUS\$ 3 de gasto, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de Otros gastos por función, para registrar estos activos a su valor neto realizable.

El detalle de la flota clasificada como activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta es el siguiente:

Aeronaves	Modelo	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
Boeing 767	300F	3	3
Airbus A320	200	7	3
Airbus A319	100	28	28
Total		<u>38</u>	<u>34</u>

NOTA 14 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

(a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas e información financiera resumida:

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	Participación	
			Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
			%	%
Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	99,81000	99,81000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89810	99,89810
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Colombia	US\$	90,46000	90,46000
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	100,00000	100,00000
Latam Airlines Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100,00000	100,00000
Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A.	Colombia	COP	99,23168	99,21764
TAM Linhas Aéreas S.A.	Brasil	BRL	100,00000	99,99935
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	Brasil	US\$	100,00000	100,00000
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Paraguay	PYG	94,98000	94,98000

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora.

Información financiera resumida de subsidiarias significativas operativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2023						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023	
	Activos totales	Activos corrientes	Activos no corrientes	Pasivos totales	Pasivos corrientes	Pasivos no corrientes	Ingresos Ordinarios	Ganancia (pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	334.481	312.628	21.853	285.645	281.208	4.437	1.404.061	(4.666)
Lan Cargo S.A.	391.430	122.877	268.553	189.019	157.003	32.016	403.051	22.677
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	166.520	57.240	109.280	59.640	59.344	296	222.397	(5.331)
Transporte Aéreo S.A.	280.117	37.436	242.681	151.066	117.121	33.945	387.515	24.871
Latam Airlines Ecuador S.A.	152.676	149.155	3.521	131.488	120.917	10.571	260.426	1.242
Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A.	191.878	186.612	5.266	185.799	182.923	2.876	516.410	(12.724)
TAM Linhas Aéreas S.A.	4.119.149	2.417.115	1.702.034	3.024.805	2.061.406	963.399	5.587.692	736.209
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	500.177	490.548	9.629	538.982	510.978	28.004	162.580	28
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	49.713	46.976	2.737	26.772	24.833	1.939	50.990	6.060

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2022						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2022	
	Activos totales	Activos corrientes	Activos no corrientes	Pasivos totales	Pasivos corrientes	Pasivos no corrientes	Ingresos Ordinarios	Ganancia (pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	335.773	305.288	30.485	281.178	276.875	4.303	1.257.865	(12.726)
Lan Cargo S.A.	394.378	144.854	249.524	212.094	165.297	46.797	333.054	(1.230)
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	307.161	126.648	180.513	127.629	127.380	249	226.587	(5.727)
Transporte Aéreo S.A.	283.166	47.238	235.928	177.109	145.446	31.663	320.187	(36.190)
Latam Airlines Ecuador S.A.	110.821	107.313	3.508	93.975	82.687	11.288	134.622	1.519
Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A.	112.501	109.076	3.425	213.941	211.679	2.262	394.430	(122.199)
TAM Linhas Aéreas S.A.	3.329.695	1.925.948	1.403.747	4.166.754	3.264.814	901.940	3.966.615	(65.190)
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	223.701	215.700	8.001	262.534	233.739	28.795	244.028	(7.853)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	70.883	65.395	5.488	54.340	52.332	2.008	44.449	2.306

(b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
			2023	2022	2023	2022
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	93	(13.678)
Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A.	Extranjera	Colombia	0,77400	0,78236	(5.049)	(264)
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	(8.421)	(973)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	1.152	885
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	198	2.475
Otras Sociedades menores					—	(2)
Total					(12.027)	(11.557)

Resultado	RUT	País	Por los ejercicios terminados		Por los ejercicios terminados	
			al 31 de diciembre de		al 31 de diciembre de	
			2023	2022	2023	2022
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	(9)	(643)
Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A.	Extranjera	Colombia	0,77400	0,78236	(101)	(956)
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	(500)	(551)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	304	116
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	25	(26)
Otras Sociedades menores					—	(13)
Total					(281)	(2.073)

NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	658.949	625.368	658.949	625.368
Loyalty program	219.636	203.791	219.636	203.791
Programas informáticos	156.337	143.550	597.164	518.971
Programas informáticos en desarrollo	117.010	107.652	117.010	107.651
Otros activos	54	25	1.369	1.315
Total	1.151.986	1.080.386	1.594.128	1.457.096

a) Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos y otros neto		Slots aeroportuarios	Loyalty Program	Total
	Programas informáticos en desarrollo	Programas informáticos y otros neto			
	MUS\$	MUS\$			
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	136.262	104.874	587.214	190.542	1.018.892
Adiciones	47	66.820	—	—	66.867
Retiros	(2.947)	(245)	—	—	(3.192)
Traspaso programas informáticos y otros	61.212	(63.658)	—	—	(2.446)
Diferencia por conversión filiales	3.359	(139)	38.154	13.249	54.623
Amortización	(54.358)	—	—	—	(54.358)
Saldos al 31 de diciembre de 2022	143.575	107.652	625.368	203.791	1.080.386
Saldos iniciales al 1 de enero de 2023	143.575	107.652	625.368	203.791	1.080.386
Adiciones	298	78.846	—	—	79.144
Traspaso programas informáticos y otros	69.210	(69.928)	—	—	(718)
Diferencia por conversión filiales	2.612	440	33.581	15.845	52.478
Amortización	(59.304)	—	—	—	(59.304)
Saldos al 31 de diciembre de 2023	156.391	117.010	658.949	219.636	1.151.986

La amortización de cada ejercicio es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración.

La amortización acumulada de los programas informáticos y otros activos al 31 de diciembre de 2023, asciende a MUS\$442.142 (MUS\$ 414.614 al 31 de diciembre de 2022).

b) Test de Deterioro Activos Intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2023 la Sociedad mantiene solo la UGE “Transporte Aéreo”.

La UGE “Transporte Aéreo” considera el transporte de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África y Oceanía.

Al 31 de diciembre de 2023, de acuerdo a su política, la Compañía realizó la prueba anual de deterioro.

El importe recuperable de la UGE se determinó en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos utilizan proyecciones de flujos de efectivo a 5 años después de impuestos a partir de los presupuestos financieros aprobados por la Administración. Los flujos de efectivo más allá del período presupuestado se extrapolan usando las tasas de crecimiento y volúmenes promedios estimados, que no superen las tasas medias de crecimiento a largo plazo.

Las proyecciones de flujo de efectivo estimadas por la Administración incluyen juicios y supuestos significativos relacionados con las tasas de volumen de crecimiento anual, tasa de descuento, inflación y el tipo de cambio, así como el precio del combustible. La tasa de crecimiento anual se basa en el desempeño pasado y las expectativas de la Administración del desarrollo del mercado en cada uno de los países en los cuales opera. Las tasas de descuento utilizadas, para la UGE “Transporte Aéreo”, son en dólares estadounidenses, después de impuestos, y reflejan riesgos específicos relacionados con el país de cada una de las operaciones. Las tasas de inflación y tipos de cambio se basan en los datos disponibles de los países y la información proporcionada por los Bancos Centrales de los diversos países donde opera, y el precio del combustible es determinado basado en niveles estimados de producción, el ambiente competitivo del mercado en el que operan y de su estrategia comercial.

Los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	0,0 – 4,3
Tipo de cambio	RS/US\$	5,28 – 5,57
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)	%	8,7 – 10,7
Precio del combustible	US\$/barril	100

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro la unidad generadora de efectivo, y por lo tanto no se detectó deterioro.

La UGE es sensible a las tasas de crecimiento anual, descuento, tipo de cambio y precio del combustible. El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

	Aumento WACC Máxima	Disminución tasa de crecimiento terminal Mínima	Aumento precio combustible Máxima
	%	%	(US\$/barril)
UGE Transporte aéreo	10,7	0	100

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de la unidad generadora de efectivo.

NOTA 16 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
a) Propiedades, plantas y equipos						
Construcciones en curso (1)	258.246	388.810	—	—	258.246	388.810
Terrenos	44.244	44.349	—	—	44.244	44.349
Edificios	129.036	124.507	(61.478)	(55.511)	67.558	68.996
Plantas y equipos	10.738.500	11.135.425	(4.508.356)	(4.836.926)	6.230.144	6.298.499
Aeronaves propias (3)	9.856.365	10.427.950	(4.259.729)	(4.619.279)	5.596.636	5.808.671
Otros (2)	882.135	707.475	(248.627)	(217.647)	633.508	489.828
Maquinarias	29.092	27.090	(27.716)	(25.479)	1.376	1.611
Equipamientos de tecnologías de la información	163.382	153.355	(146.040)	(136.746)	17.342	16.609
Instalaciones fijas y accesorios	186.179	155.351	(131.769)	(118.279)	54.410	37.072
Equipos de transporte	49.560	51.504	(44.385)	(46.343)	5.175	5.161
Mejoras de bienes arrendados	266.631	202.753	(53.201)	(42.726)	213.430	160.027
Subtotal propiedades, plantas y equipos	<u>11.864.870</u>	<u>12.283.144</u>	<u>(4.972.945)</u>	<u>(5.262.010)</u>	<u>6.891.925</u>	<u>7.021.134</u>
b) Activos por derechos de uso						
Aeronaves	5.388.147	4.391.690	(3.243.065)	(3.064.869)	2.145.082	1.326.821
Otros	248.614	246.078	(194.491)	(182.372)	54.123	63.706
Subtotal activos por derechos de uso	<u>5.636.761</u>	<u>4.637.768</u>	<u>(3.437.556)</u>	<u>(3.247.241)</u>	<u>2.199.205</u>	<u>1.390.527</u>
Total	<u>17.501.631</u>	<u>16.920.912</u>	<u>(8.410.501)</u>	<u>(8.509.251)</u>	<u>9.091.130</u>	<u>8.411.661</u>

(1) Al 31 de diciembre de 2023, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MUS\$ 242.069 (MUS\$ 357.979 al 31 de diciembre de 2022).

(2) Considera principalmente, rotables y herramientas.

(3) Al 31 de Diciembre de 2023, una aeronave Boeing B767 y seis aeronaves Airbus A320 fueron clasificadas al rubro activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta (ver Nota 13). Al 31 de diciembre de 2022 seis aeronaves Airbus A320 y veintiocho Airbus A319 (ver Nota 13).

(a) Movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

	Construcciones en curso	Terrenos	Edificios neto	Plantas y equipos neto	Equipamientos de tecnologías de la información neto	Instalaciones fijas y accesorios neto	Vehículos de motor neto	Mejoras de bienes arrendados neto	Propiedades, plantas y equipos neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	473.797	43.276	60.451	6.568.717	16.836	38.741	325	132.975	7.335.118
Adiciones	16.332	—	—	843.808	6.426	113	258	27.160	894.097
Desapropiaciones	—	—	—	(4.140)	—	(264)	(3)	—	(4.407)
Retiros	(75)	—	(2)	(42.055)	(24)	(836)	—	(313)	(43.305)
Gastos por depreciación	—	—	(3.285)	(669.059)	(5.662)	(7.914)	(55)	(13.071)	(699.046)
Diferencia por conversión filiales	(1.282)	1.073	918	11.527	(84)	2.365	(28)	7.593	22.082
Otros incrementos (disminuciones) (*)	(99.962)	—	10.914	(403.950)	(883)	4.867	(74)	5.683	(483.405)
Total cambios	(84.987)	1.073	8.545	(263.869)	(227)	(1.669)	98	27.052	(313.984)
Saldos al 31 de diciembre de 2022	388.810	44.349	68.996	6.304.848	16.609	37.072	423	160.027	7.021.134
Saldos iniciales al 1 de enero de 2023	388.810	44.349	68.996	6.304.848	16.609	37.072	423	160.027	7.021.134
Adiciones	8.835	—	—	870.640	5.794	4.246	—	48.866	938.381
Desapropiaciones	—	—	—	(2.701)	(1)	—	(16)	—	(2.718)
Retiros	(83)	—	—	(87.652)	(12)	(2)	—	—	(87.749)
Gastos por depreciación	—	—	(4.104)	(716.590)	(5.918)	(8.789)	(68)	(10.185)	(745.654)
Diferencia por conversión filiales	726	1.445	1.505	23.845	536	1.276	12	11.497	40.842
Otros incrementos (disminuciones) (*)	(140.042)	(1.550)	1.161	(156.046)	334	20.607	—	3.225	(272.311)
Total cambios	(130.564)	(105)	(1.438)	(68.504)	733	17.338	(72)	53.403	(129.209)
Saldos al 31 de diciembre de 2023	258.246	44.244	67.558	6.236.344	17.342	54.410	351	213.430	6.891.925

(*) Al 31 de diciembre de 2023 se consideran la salida de una aeronave Boeing B767 MUS\$ (21.578) y seis aeronaves Airbus A320 MUS\$ (36.326). Al 31 de diciembre 2022 se consideran la salida de seis aeronaves Airbus A320 MUS\$ (29.328) y de veintiocho aeronaves Airbus A319 MUS\$ (373.410), clasificadas en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

(b) Activos por derecho de uso

	Activos por derecho de uso		neto
	Aeronaves	Otros	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	2.101.742	53.007	2.154.749
Adiciones	372.571	13.087	385.658
Gastos por depreciación	(249.802)	(16.368)	(266.170)
Diferencia por conversión filiales	919	1.392	2.311
Otros incrementos (disminuciones) (*)	(898.609)	12.588	(886.021)
Total cambios	(774.921)	10.699	(764.222)
Saldos al 31 de diciembre de 2022	1.326.821	63.706	1.390.527
Saldos iniciales al 1 de enero de 2023	1.326.821	63.706	1.390.527
Adiciones	1.013.314	2.988	1.016.302
Gastos por depreciación	(178.570)	(14.816)	(193.386)
Diferencia por conversión filiales	56	3.351	3.407
Otros incrementos (disminuciones)	(16.539)	(1.106)	(17.645)
Total cambios	818.261	(9.583)	808.678
Saldos al 31 de diciembre de 2023	2.145.082	54.123	2.199.205

(*) Considera las Renegociaciones de 115 aeronaves (1 Airbus A319, 39 Airbus A320, 14 Airbus A320neo, 30 Airbus A321, 1 Boeing 767, 6 Boeing 777 y 24 Boeing 787 Dreamliner).

(c) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluidas Plantas y equipos		Aeronaves incluidas Activos por derecho de uso		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
Boeing 767	300ER	11 (3)	15	—	—	11	15
Boeing 767	300F	16 (2)(3)	13 (2)	1	1	17	14
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	8	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	9	2	2	24	19	26	21
Airbus A319	100	11	12 (2)	1	1	12	13
Airbus A320	200	83 (2)	88 (2)	46	40 (1)	129	128
Airbus A320	NEO	1	1	23	15	24	16
Airbus A321	200	19	19	30	30	49	49
Airbus A321	NEO	—	—	7	—	7	—
Total		151	158	144	118	295	276

(1) Una aeronave con arrendamiento operativo corto plazo, no se considera valor por derecho de uso.

(2) Algunas aeronaves de estas flotas fueron reclasificadas al rubro activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta (ver Nota 13).

(3) Considera conversiones de aeronaves Boeing 767-300ER (pasajeros) a 767-300F (cargueros).

(d) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil (años)	
		mínima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	5	30
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	8
Activos por derecho de uso	Lineal sin valor residual	1	25

(*) Excepto en el caso de las flotas Boeing 767-300ER, Familia Airbus A320 y Boeing 767-300F que consideran un valor residual menor, debido a la extensión de su vida útil a 22, 25 y 30 años respectivamente. Adicionalmente, ciertos componentes técnicos se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

(e) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

(i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Agente de la garantía (1)	Nombre empresa acreedora	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2023		Al 31 de diciembre de 2022	
				Deuda vigente	Valor libro	Deuda vigente	Valor libro
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Wilmington Trust Company	MUFG	Aviones y motores	Airbus A319	2.703	12.326	4.554	13.205
			Airbus A320	17.441	151.873	33.154	203.788
			Boeing 767	20.427	143.281	35.043	164.448
			Boeing 777	132.585	144.186	141.605	144.065
Credit Agricole	Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	3.413	3.752	3.518	5.311
			Airbus A320	190.001	142.075	195.864	161.397
			Airbus A321	6.007	4.393	6.192	4.827
			Boeing 767	8.849	23.018	9.121	23.323
			Boeing 787	58.499	38.971	60.305	34.077
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aviones y motores	Boeing 787	171.704	208.601	184.199	221.311
Total garantías directas				611.629	872.476	673.555	975.752

(1) Para los créditos sindicados, dadas las características propias del mismo, el agente de la garantía es el representante de los acreedores.

Los montos de la deuda vigente son presentados a su valor nominal. El valor en libros neto corresponde a los bienes otorgados como garantía.

Adicionalmente, existen garantías indirectas asociadas a activos registrados en Propiedades, plantas y equipos cuya deuda total al 31 de diciembre de 2023, asciende a MUS\$898.166 (MUS\$1.037.122 al 31 de diciembre de 2022). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2023, asciende a un monto de MUS\$1.925.069 (MUS\$2.306.233 al 31 de diciembre de 2022).

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso según el siguiente detalle:

Acreeedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
GE Capital Aviation Services Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	5.544	06-dic-24
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited RB Comercial Properties 49	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	3.852	11-mar-24
Emprendimientos Inmobiliarios LTDA	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	25.820	29-abr-24
			<u>35.216</u>	

(ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	288.454	266.896
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	15.700.000	13.100.000

(*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

	Año de entrega				Total
	2024	2025	2026	2027-2030	
Airbus S.A.S.					
Familia A320neo	3	11	9	65	88
The Boeing Company					
Boeing 787-9	-	-	-	5	5
Total	3	11	9	70	93

Al 31 de diciembre de 2023, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 88 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2024 y 2030. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$13.800.000.

Al 31 de diciembre de 2023, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 5 aeronaves Boeing 787 Dreamliner con fechas de entrega entre los años 2027 y 2028. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$1.900.000.

Compromisos vigentes de arrendamiento operativo de aeronaves:

Al 31 de diciembre 2023, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con AerCap Holdings N.V., restan por recibir 4 aeronaves Airbus de la familia A320neo con entregas en 2024, y 4 aeronaves Boeing 787 Dreamliner con fecha de entrega 2025.

Al 31 de diciembre 2023, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Aergo, resta por recibir 1 aeronave Boeing 787 Dreamliner con fecha de entrega en 2024.

Al 31 de diciembre 2023, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Air Lease Corporation, restan por recibir 1 aeronave Airbus de la familia A320 Neo con fecha de entrega en 2024.

Al 31 de diciembre 2023, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Avolon Aerospace Leasing Limited, restan por recibir 2 aeronaves Airbus de la familia A320 Neo con entregas en 2024.

Al 31 de diciembre 2023, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Air Lease Corporation, restan por recibir 5 aeronaves Airbus modelo A321XLR con entregas entre el 2025 y 2026.

(iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2023	2022
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	10,66	7,12
Costos por intereses capitalizados	MUS\$	10.136	10.575

NOTA 17 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

Al 31 de diciembre de 2023, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta, aplicando el sistema de tributación semi integrado y una tasa del 27%, en base a lo dispuesto por la Ley N° 21.210, publicado en el Diario Oficial de la República de Chile, con fecha 24 de febrero de 2020, que actualiza la Legislación Tributaria.

El resultado neto por impuesto diferido corresponde a la variación del ejercicio, de los activos y pasivos por impuestos diferidos generados por diferencias temporarias y pérdidas tributarias.

Por las diferencias permanentes que dan origen a un valor contable de los activos y pasivos distintos de su valor tributario, no se ha registrado impuesto diferido ya que ellas son causadas por transacciones que están registradas en los estados financieros y que no tendrán efectos en el gasto tributario por impuesto a la renta.

Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(b.1) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2022

	Saldo inicial Activo pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.208.693)	120.553	—	—	(1.088.140)
Activos por derecho de uso	(572.727)	205.545	—	—	(367.182)
Pasivos por arrendamiento	773.129	(186.136)	—	—	586.993
Amortizaciones	(44.615)	(43.567)	—	—	(88.182)
Provisiones	552.527	(613.480)	567	—	(60.386)
Revaluaciones de instrumentos financieros	(16.575)	19.248	(235)	—	2.438
Pérdidas fiscales (*)	445.662	500.997	—	—	946.659
Intangibles	(254.155)	2.114	—	(18.471)	(270.512)
Otros	(274)	(124)	—	—	(398)
Total	(325.721)	5.150	332	(18.471)	(338.710)

(b.2) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2023

	Saldo inicial Activo pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.088.140)	76.259	—	—	(1.011.881)
Activos por derecho de uso	(367.182)	(218.829)	—	—	(586.011)
Pasivos por arrendamiento	586.993	205.862	—	—	792.855
Amortizaciones	(88.182)	(23.830)	—	—	(112.012)
Provisiones	(60.386)	200.953	751	—	141.318
Revaluaciones de instrumentos financieros	2.438	(6.931)	3.604	—	(889)
Pérdidas fiscales (*)	946.659	(247.075)	—	—	699.584
Intangibles	(270.512)	(6.207)	—	(23.640)	(300.359)
Otros	(398)	216	—	—	(182)
Total	(338.710)	(19.582)	4.355	(23.640)	(377.577)

(*) Activos por impuestos diferidos no reconocidos:

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal en el futuro. En total la Sociedad al 31 de diciembre de 2023 ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$3.572.528 (MUS\$3.651.023 al 31 de diciembre de 2022) los que incluyen activos por impuestos diferidos relacionados con resultados tributarios negativos de MUS\$12.206.634 (MUS\$14.930.487 al 31 de diciembre de 2022).

Con fecha 31 de diciembre de 2022 la administración de la filial Lan Cargo S.A., teniendo en consideración proyecciones financieras de años futuros, la Sociedad reconoció una provisión de deterioro por MUS\$ 6.173 debido a que no es probable que en el futuro se generen utilidades fiscales futuras.

(a) Impuestos corrientes

(a.1) La composición de los activos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total activos	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	18.982	18.559	—	—	18.982	18.559
Otros créditos por recuperar	28.048	14.474	—	—	28.048	14.474
Total activos por impuestos corrientes	47.030	33.033	—	—	47.030	33.033

(a.2) La composición de los pasivos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	2.371	1.026	—	—	2.371	1.026
Total activos por impuestos corrientes	2.371	1.026	—	—	2.371	1.026

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(941.136)	(1.006.814)	70.745	81.326
Activos por derecho de uso	(585.957)	(367.112)	54	70
Pasivos por arrendamiento	792.781	586.878	(74)	(115)
Amortizaciones	(112.002)	(88.172)	10	10
Provisiones	222.409	9.133	81.091	69.519
Revaluaciones de instrumentos financieros	(889)	2.438	—	—
Pérdidas fiscales(*)	613.264	852.654	(86.320)	(94.005)
Intangibles	—	—	300.359	270.512
Otros	16.312	16.910	16.494	17.308
Total	4.782	5.915	382.359	344.625

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Ingreso/(Gasto) por impuestos a las ganancias		
Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes	(12.659)	(14.064)
Ajustes por impuestos corrientes de periodos anteriores	(193)	—
Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes, neto, total	<u>(12.852)</u>	<u>(14.064)</u>
(Gasto)/Ingreso por reconocimiento impuesto diferido por compensación de pérdida tributaria (*)	17.492	—
(Gasto)/Ingreso diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	(19.582)	5.150
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, total	<u>(2.090)</u>	<u>5.150</u>
Gasto por impuestos a las ganancias	<u>(14.942)</u>	<u>(8.914)</u>

Composición del (Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes, neto, extranjero	(10.410)	19.573
(Gasto) por impuestos corrientes, neto, nacional	(2.442)	(33.637)
Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes, neto, total	<u>(12.852)</u>	<u>(14.064)</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, extranjero por compensación pérdida tributaria (*)	17.492	—
(Gasto) por impuestos diferidos, neto, extranjero	(10.780)	(532)
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, nacional	(8.802)	5.682
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, total	<u>(2.090)</u>	<u>5.150</u>
Gasto por impuestos a las ganancias	<u>(14.942)</u>	<u>(8.914)</u>

(*) Como resultado de un acuerdo alcanzado con la autoridad tributaria brasileña, TAM Linhas Aereas S.A. fue autorizada a utilizar parte de sus pérdidas fiscales disponibles para compensar contingencias fiscales. Debido a que la Compañía no tiene reconocido un activo por impuesto diferido por dichas pérdidas fiscales, se reconoció como ingreso para cancelar tales contingencias fiscales.

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% al 31 de diciembre de 2023 y 2022).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022	2023	2022
	MUS\$	MUS\$	%	%
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias utilizando la tasa legal	(161.053)	(363.434)	-27,00	-27,00
Efecto impositivo por cambio de tasa legal	—	9.016	—	0,67
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	(50.042)	20.398	-8,39	1,52
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	25.459	1.201.618	4,27	89,27
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	(23.272)	(33.855)	-3,90	-2,52
Otros incrementos (disminuciones):				
Impuesto diferido término anticipado de financiamiento de aeronave	53.162	90.823	8,91	6,75
Provisión de activos por impuestos diferidos no recuperables	—	(6.173)	—	-0,46
Activo por Impuestos diferidos no registrados	157.089	(990.095)	26,34	-73,56
Otros incrementos (disminuciones)	(16.285)	62.788	-2,73	4,66
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	<u>146.111</u>	<u>354.520</u>	<u>24,50</u>	<u>26,33</u>
Gasto por impuesto a las ganancias utilizando la tasa efectiva	<u>(14.942)</u>	<u>(8.914)</u>	<u>-2,50</u>	<u>-0,67</u>

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	4.355	332

NOTA 18 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	292.982	629.106
(b) Pasivos por arrendamiento	301.537	173.735
(c) Derivados de cobertura	1.544	—
Total corriente	<u>596.063</u>	<u>802.841</u>
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	3.675.212	3.936.320
(b) Pasivos por arrendamiento	2.666.457	2.042.719
Total no corriente	<u>6.341.669</u>	<u>5.979.039</u>

(a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
Préstamos bancarios (2)	53.141	353.284
Obligaciones garantizadas	28.697	17.887
Otras obligaciones garantizadas (1)(2)	67.005	66.239
Subtotal préstamos bancarios	148.843	437.410
Obligaciones con el público (2)	34.731	33.383
Arrendamientos financieros	109.304	156.285
Otros préstamos	104	2.028
Total corriente	<u>292.982</u>	<u>629.106</u>

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$

No corriente		
Préstamos bancarios (2)	976.293	1.032.711
Obligaciones garantizadas	275.225	307.174
Otras obligaciones garantizadas (1)	363.345	408.065
Subtotal préstamos bancarios	1.614.863	1.747.950
Obligaciones con el público (2)	1.268.107	1.256.416
Arrendamientos financieros	792.242	931.954
Total no corriente	<u>3.675.212</u>	<u>3.936.320</u>
Total obligaciones con instituciones financieras	<u>3.968.194</u>	<u>4.565.426</u>

(1) La línea de crédito comprometida “Revolving Credit Facility (RCF)” es de carácter garantizado con colateral compuesto por aviones, motores y repuestos, la cual estuvo completamente girada hasta el 3 de noviembre de 2022. Una vez emergidos del Capítulo 11, dicha línea fue completamente pagada y se encuentra disponible para ser utilizada al 31 de diciembre de 2023.

(2) El 14 de marzo de 2022 se presentó al Tribunal para su aprobación un nuevo texto refundido y modificado del Contrato de Crédito DIP Existente (el “Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”). El Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (i) refinanciaba y sustituía en su totalidad los Tramos A, B y C existentes en el Contrato de Crédito DIP Existente; (ii) contemplaba una fecha de vencimiento acorde con el calendario que los Deudores preveían para emerger del Procedimiento Capítulo 11; e (iii) incluía ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con el Contrato de Crédito DIP Existente y la Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada. Las obligaciones bajo el DIP fueron garantizadas por activos de propiedad de LATAM y de ciertas de sus filiales, incluyendo, pero no limitado a, acciones, ciertos motores y repuestos.

Con fecha 8 de abril de 2022 se suscribió un texto refundido y modificado (el “Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”) del Contrato de Crédito DIP Original, el cual modificó y refundió dicho contrato y repagó las obligaciones pendientes de pago bajo el mismo (esto es, bajo sus Tramos A, B y C). El monto total del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado fue de MMUS\$ 3.700. El Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (i) incluyó ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con el Contrato de Crédito DIP Existente; y (ii) contempló una fecha de vencimiento acorde con el calendario que LATAM preveía para emerger del Procedimiento Capítulo 11. Respecto a esto último, la fecha de vencimiento programada del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado era el 8 de agosto de 2022, sujeto a posibles extensiones que, en ciertos casos, tenían fecha tope el 30 de noviembre de 2022.

Asimismo, con fecha 8 de abril de 2022, tuvo lugar el desembolso inicial bajo el Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado por la cantidad de MMUS\$ 2.750. Con fecha 28 de abril de 2022 se firmó una modificación a dicho contrato extendiendo la fecha de vencimiento del 8 de agosto de 2022 al 14 de octubre de 2022.

Con fecha 12 de octubre de 2022, dicho Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado fue repagado en su totalidad con el financiamiento DIP-to-Exit, el cual contempló un financiamiento puente para bonos senior garantizados con vencimiento en 2027 por MMUS\$ 750, MMUS\$ 750 en otro financiamiento puente para bonos senior garantizados con vencimiento en 2029, un Financiamiento a Plazo de MMUS\$ 750, un financiamiento llamado Junior DIP, por un total de MMUS\$ 1.146, y, por último, una Línea de Crédito Rotativa de MMUS\$ 500, la cual no está girada. El financiamiento DIP-to-exit fue colateralizado por activos de propiedad de LATAM y de ciertas de sus filiales. De estos, el Junior DIP contemplaba una prioridad subordinada al resto de los créditos.

Con fecha 18 de octubre de 2022, los Créditos Puente fueron parcialmente repagados por: i) una emisión de bonos exenta de registro en virtud del U.S. Securities Act de 1933, según sea modificado (la “Ley de Valores”), de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2027 (los “Bonos a 5 Años”), por un monto total de capital de MMUS\$ 450 y ii) una emisión de bonos exenta de registro bajo la Ley de Valores de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2029 (los “Bonos a 7 Años”), por un monto total de capital de MMUS\$ 700.

En contexto de la salida de la Compañía del Procedimiento Capítulo 11 con fecha 3 de noviembre de 2022, los Créditos Puente se terminaron de pagar con el ingreso de MMUS\$ 350 correspondiente a un préstamo incremental del Préstamo a Plazo B.

Con fecha 3 de noviembre 2022, la compañía y todas sus filiales emergieron satisfactoriamente de Capítulo 11.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
<u>Tipo de moneda</u>		
Real brasileño	—	314.322
Peso chileno (U.F.)	160.730	157.288
Dólar estadounidense	3.807.464	4.093.816
Total	<u>3.968.194</u>	<u>4.565.426</u>

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2023

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S .A. y Filiales, Rut 89.862.200- 2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable		Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Préstamos bancarios																		
0-E	GOLDMAN SACHS	EE.UU.	US\$	2.750	8.250	22.000	1.056.000	—	1.089.000	44.891	8.250	22.000	954.293	—	1.029.434	Trimestral	20,31	15,04
Obligaciones con el público																		
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	—	—	—	160.214	160.214	—	516	—	—	160.214	160.730	Al Vencimiento	2,00	2,00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3	Al Vencimiento	1,00	1,00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	—	—	—	450.000	700.000	1.150.000	—	34.215	—	434.204	673.686	1.142.105	Al Vencimiento	15,00	13,38
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	2.912	9.168	26.772	28.945	103.907	171.704	3.936	9.168	26.121	28.553	103.541	171.319	Trimestral	6,98	6,98
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	3.854	11.693	32.356	34.083	50.599	132.585	3.900	11.693	32.356	34.083	50.571	132.603	Trimestral/ Mensual	8,76	8,76
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	—	—	—	—	—	—	33	—	—	—	—	33	Trimestral	1,00	1,00
0-E	JP MORGAN CHASE	EE.UU.	US\$	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	17	Trimestral	0,63	0,63
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	—	14.667	29.333	222.768	—	266.768	4.241	14.667	26.154	221.708	—	266.770	Al Vencimiento	9,43	9,43
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	11.768	35.960	16.374	—	—	64.102	11.805	35.960	16.374	—	—	64.139	Trimestral	7,11	7,11
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	—	—	40.662	42.122	16.325	99.109	282	—	40.662	42.122	16.325	99.391	Trimestral	2,29	2,05
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	6.516	19.779	54.443	56.972	77.647	215.357	8.559	19.779	54.117	56.754	77.555	216.764	Trimestral	7,58	7,58
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	17.374	49.311	17.492	—	—	84.177	17.905	49.311	15.731	—	—	82.947	Trimestral	4,41	3,16
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	—	—	197.499	141.169	74.404	413.072	1.933	—	195.741	141.169	74.404	413.247	Trimestral	4,13	3,31
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	2.575	7.202	23.637	37.304	101.864	172.582	2.575	7.202	23.637	37.304	101.864	172.582	Mensual	10,71	10,71
Otros préstamos																		
0-E	Varios (*)		US\$	104	—	—	—	—	104	104	—	—	—	—	104	Al Vencimiento	—	—
Total				47.853	156.030	460.568	2.069.363	1.284.963	4.018.777	100.181	190.761	452.893	1.950.190	1.258.163	3.952.188			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2023

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut emp	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Anual			
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años		Más de cinco años	Total Valor contable	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		MUS\$	MUS\$	%	%
Arrendamiento financiero																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	510	1.530	4.080	9.886	—	16.006	510	1.530	4.080	9.886	—	16.006	Trimestral	—	—
	Total			510	1.530	4.080	9.886	—	16.006	510	1.530	4.080	9.886	—	16.006			
	Total consolidado			48.363	157.560	464.648	2.079.249	1.284.963	4.034.783	100.691	192.291	456.973	1.960.076	1.258.163	3.968.194			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2022

Nombre empresa deudora : LATAM Airlines Group S .A. y Filiales, Rut 89.862.200- 2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable		Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Préstamos bancarios																		
0-E	SANTANDER	España	US\$	—	—	70.951	—	—	70.951	173	—	70.951	—	—	71.124	Trimestral	7,26	7,26
0-E	GOLDMAN SACHS	EE.UU.	US\$	2.750	8.250	22.000	1.067.000	—	1.100.000	30.539	8.250	22.000	939.760	—	1.000.549	Trimestral	18,46	13,38
Obligaciones con el público																		
97.036.000- K	SANTANDER	Chile	UF	—	—	—	—	156.783	156.783	505	—	—	—	156.783	157.288	AI Vencimiento	2,00	2,00
97.036.000- K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3	AI Vencimiento	1,00	1,00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	—	—	—	450.000	700.000	1.150.000	—	32.878	—	430.290	669.340	1.132.508	AI Vencimiento	15,00	13,38
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	1.761	6.907	22.890	26.035	126.605	184.198	2.637	6.907	22.212	25.627	126.048	183.431	Trimestral	5,76	5,76
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	2.208	6.110	32.620	33.210	67.457	141.605	2.233	6.110	32.620	33.210	67.457	141.630	Mensual / Trimestral	8,20	8,20
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	—	14.667	29.333	231.000	—	275.000	3.837	14.667	26.153	228.880	—	273.537	Trimestral	8,24	8,24
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	11.345	34.624	66.419	—	—	112.388	11.404	34.624	66.419	—	—	112.447	Trimestral	6,23	6,23
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	—	—	—	—	—	—	1.470	—	—	—	—	1.470	AI Vencimiento	1,00	1,00
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	—	—	17.737	36.431	32.444	86.612	237	—	17.738	36.431	32.444	86.850	Trimestral	2,01	1,78
Arrendamientos financieros																		
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	6.825	5.689	—	—	—	12.514	6.888	5.689	—	—	—	12.577	Trimestral	6,19	5,47
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	6.596	20.048	1.521	—	—	28.165	6.776	20.048	1.516	—	—	28.340	Trimestral	5,99	5,39
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	6.419	19.341	53.207	55.696	104.475	239.138	8.545	19.341	52.881	55.478	103.905	240.150	Trimestral	6,44	6,44
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	16.984	51.532	84.177	—	—	152.693	17.831	51.532	79.805	—	—	149.168	Trimestral	4,06	2,85
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	1.533	4.664	6.393	—	—	12.590	1.579	4.664	6.393	—	—	12.636	Trimestral	5,97	5,97
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	—	—	113.668	180.260	152.581	446.509	1.923	—	112.666	178.672	151.236	444.497	Trimestral	3,58	2,79
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	2.321	6.568	20.990	30.557	121.801	182.237	2.321	6.568	20.990	30.557	121.801	182.237	Mensual	10,45	10,45
Otros préstamos																		
0-E	Varios (*)		US\$	2.028	—	—	—	—	2.028	2.028	—	—	—	—	2.028	AI Vencimiento	—	—
	Total			60.770	178.400	541.906	2.110.189	1.462.149	4.353.414	100.926	211.278	532.344	1.958.905	1.429.017	4.232.470			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas.

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2022

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut emp	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Anual			
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años		Más de cinco años	Total Valor contable	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		MUS\$	MUS\$	%	%
Préstamos bancarios																		
0-E	Merril Lynch Credit Products LLC	Brasil	BRL	304.549	—	—	—	—	304.549	314.322	—	—	—	—	314.322	Mensual	3,95	3,95
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	510	1.530	4.080	4.080	7.846	18.046	1.050	1.530	4.080	4.080	7.894	18.634	Semestral / Trimestral	7,23	7,23
	Total			305.059	1.530	4.080	4.080	7.846	322.595	315.372	1.530	4.080	4.080	7.894	332.956			
	Total consolidado			365.829	179.930	545.986	2.114.269	1.469.995	4.676.009	416.298	212.808	536.424	1.962.985	1.436.911	4.565.426			

(b) Pasivos por Arrendamientos:

El movimiento de los pasivos por arrendamiento correspondiente al ejercicio informado es el siguiente:

	Aeronaves	Otros	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	2.883.661	76.977	2.960.638
Nuevos contratos	354.924	13.019	367.943
Término de contratos	(19.606)	—	(19.606)
Renegociaciones	(76.233)	(4.198)	(80.431)
Efecto salida del capítulo 11 (*)	(995.888)	—	(995.888)
Pagos	(154.823)	(26.172)	(180.995)
Intereses devengados	142.939	9.194	152.133
Diferencias de cambio	—	2.279	2.279
Diferencia por conversión filiales	(2)	7.463	7.461
Otros variaciones	—	2.920	2.920
Total cambios	(748.689)	4.505	(744.184)
Saldos al 31 de diciembre de 2022	2.134.972	81.482	2.216.454
Saldos iniciales al 1 de enero de 2023	2.134.972	81.482	2.216.454
Nuevos contratos	943.178	2.976	946.154
Término de contratos	(13.258)	(1.812)	(15.070)
Renegociaciones	(7.194)	2.219	(4.975)
Pagos	(376.006)	(23.277)	(399.283)
Intereses devengados	212.500	9.633	222.133
Diferencias de cambio	—	2.278	2.278
Diferencia por conversión filiales	6	297	303
Total cambios	759.226	(7.686)	751.540
Saldos al 31 de diciembre de 2023	2.894.198	73.796	2.967.994

(*) Corresponde al efecto por salida de Capítulo 11 MUS\$ 679.273 asociados a claims (Baja de activo por derecho de uso por MUS\$ 639.728 (Ver Nota 24 (4)) y conversión de bonos por MUS\$ 39.545) y MUS\$ 316.615 por cambio de tasa IBR.

La Sociedad reconoce los pagos por intereses relacionados con los pasivos por arrendamiento en el resultado consolidado en el rubro de Costos financieros (Ver Nota 26(c)). Las tasas de descuento promedio para los cálculos del pasivo por arrendamiento son las siguientes.

	Tasa de descuento	Tasa de descuento
	Diciembre 2023	Diciembre 2022
Aeronaves	9,10%	8,80%
Otros	13,00%	10,70%

(c) Derivados de cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Valor justo de derivados de moneda extranjera	1.544	—	—	—	1.544	—
Total derivados de cobertura	1.544	—	—	—	1.544	—

Los derivados de moneda extranjera corresponden a opciones, forwards y swaps.

Operaciones de cobertura

Los valores justos de activos/ (pasivos) netos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Opciones de tasas de interés (1)	—	8.816
Opciones de combustible (2)	22.136	12.594
Opciones de moneda US\$/BRL\$ (3)	(1.544)	191

(1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés SOFR para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves y créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(2) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(3) Cubre variaciones significativas en los flujos de efectivo esperados asociados a los tipos de cambio, particularmente el de US\$/BRL. Estos contratos se registran como coberturas de flujo de efectivo.

La Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja. En el caso de las coberturas de combustible y moneda, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados en los próximos 12 meses desde la fecha de estado de situación financiera consolidado. En el caso de los derivados de tasa de interés, las liquidaciones ocurrirán en los próximos 6 meses y se mantendrán en el balance hasta la fecha de llegada del avión asociado, fecha en la cual será parte del activo por derecho de uso y comenzará a impactar resultados mensuales hasta el vencimiento del arrendamiento respectivo.

Todas las operaciones de cobertura han sido realizadas para transacciones altamente probables, excepto para cobertura de combustible (ver nota 3).

Ver nota 24 (f) para reclasificación a resultados de cada operación de cobertura y los impuestos diferidos relacionados en la Nota 17 b).

NOTA 19 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

La composición de las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.408.201	1.271.590
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	357.078	356.402
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	1.765.279	1.627.992

(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Acreedores comerciales	1.176.985	904.964
Otras cuentas por pagar	231.216	366.626
Total	1.408.201	1.271.590

A continuación, se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Tasas embarque	249.291	208.783
Mantenimiento	167.466	100.823
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	138.901	89.966
Handling y ground handling	133.114	130.482
Proveedores compras técnicas	126.302	123.743
Arriendos, mantenciones y servicios IT	100.842	83.751
Otros gastos del personal	96.351	116.244
Combustible	94.878	44.153
Asesorías y servicios profesionales	63.756	134.191
Servicios a bordo	58.365	42.545
Publicidad	51.035	37.928
Compañías Aéreas	26.371	8.182
Tripulación	25.936	11.511
Cumplimiento de metas agencias	16.899	9.852
Seguros de aviación	12.256	7.241
Otros	46.438	122.195
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.408.201	1.271.590

(b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	129.473	184.753
Gastos de personal devengados	97.733	81.857
Cuentas por pagar al personal (1)	114.769	81.508
Otros pasivos devengados	15.103	8.284
Total pasivos devengados	357.078	356.402

(1) Participación en utilidades y bonos (Nota 22 letra b).

NOTA 20 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	7.003	8.733	614.882	617.692	621.885	626.425
Contingencias civiles	7.702	5.490	142.305	119.483	150.007	124.973
Contingencias laborales	367	350	155.501	175.212	155.868	175.562
Otros	—	—	11.571	13.180	11.571	13.180
Provisiones Investigación						
Comisión Europea (2)	—	—	2.477	2.397	2.477	2.397
Total otras provisiones (3)	15.072	14.573	926.736	927.964	941.808	942.537

(1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la Sociedad. Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la Sociedad.

Las provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

La Sociedad mantiene otras contingencias las que a nivel individual y en el acumulado no tienen un impacto significativo en estos estados financieros.

(2) Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

(3) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022, incluye el valor razonable correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de las Normas de Contabilidad NIIF y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a NIIF 3.

Movimiento de provisiones:

	Contingencias (1)	Investigación Comisión Europea (1)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	731.153	9.300	740.453
Incremento en provisiones	687.558	—	687.558
Provisión utilizada	(63.087)	—	(63.087)
Diferencia por conversión filiales	28.655	—	28.655
Reverso de provisiones	(427.979)	(6.630)	(434.609)
Diferencia de cambio	(16.160)	(273)	(16.433)
Saldos al 31 de diciembre de 2022	<u>940.140</u>	<u>2.397</u>	<u>942.537</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2023	940.140	2.397	942.537
Incremento en provisiones	449.406	—	449.406
Provisión utilizada	(70.844)	—	(70.844)
Diferencia por conversión filiales	(69.563)	—	(69.563)
Reverso de provisiones	(310.118)	—	(310.118)
Diferencia de cambio	310	80	390
Saldos al 31 de diciembre de 2023	<u>939.331</u>	<u>2.477</u>	<u>941.808</u>

(1) Ver detalle de los litigios e investigaciones gubernamentales con impacto material en la Nota 30.

NOTA 21 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (1)(2)	3.044.664	2.533.081	348.936	420.208	3.393.600	2.953.289
Impuesto a las ventas	17.801	7.194	—	—	17.801	7.194
Retenciones	48.649	40.810	—	—	48.649	40.810
Otros impuestos	6.892	12.045	—	—	6.892	12.045
Dividendos por pagar	174.549	—	—	—	174.549	—
Otros pasivos varios	9.351	49.121	—	—	9.351	49.121
Total otros pasivos no financieros	<u>3.301.906</u>	<u>2.642.251</u>	<u>348.936</u>	<u>420.208</u>	<u>3.650.842</u>	<u>3.062.459</u>

Movimiento Ingresos diferidos

	Ingresos diferidos							Saldo final MUS\$
	Saldo inicial	(1) Reconocimiento	Uso	(1) Fidelización (acreditación y canje)	Caducidad pasajes	Diferencia de conversión	Otros	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	2.785.193	9.772.469	(9.077.188)	(241.201)	(314.027)	4.585	23.458	2.953.289
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023	2.953.289	14.238.959	(13.505.496)	17.680	(391.998)	84.988	(3.822)	3.393.600

(1) El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022; y al programa de pasajero frecuente LATAM Pass.

LATAM Pass es el programa de pasajero frecuente de LATAM que permite premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de millas o puntos que pueden ser canjeados por pasajes o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan millas o puntos LATAM Pass cada vez que vuelan en LATAM y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

(2) Al 31 de diciembre de 2023, los Ingresos diferidos incluyen MUS\$ 40.500 correspondiente al saldo por devengar de la compensación comprometida por Delta Air Lines, Inc., el cual es reconocido en resultados, en función de la estimación de diferenciales de ingresos, hasta la implementación de la alianza estratégica.

NOTA 22 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Prestaciones por jubilación	57.785	45.076
Prestaciones por renunciaciones	11.537	6.365
Otras prestaciones	53.296	42.047
Total provisiones por beneficios a los empleados	<u>122.618</u>	<u>93.488</u>

a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciaciones y otras prestaciones:

	Saldo inicial	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes	Beneficios pagados	(Ganancia)/ Pérdida Actuarial	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	56.233	53.254	(4.375)	(9.935)	(1.689)	93.488
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023	93.488	58.436	(6.701)	(21.198)	(1.407)	122.618

Los principales supuestos empleados en el cálculo, para la provisión en Chile, se presentan a continuación:

Supuestos	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
Tasa de descuento	5,40 %	5,37 %
Tasa esperada de incremento salarial	3,00 %	5,23 %
Tasa de rotación	5,02 %	5,14 %
Tasa de mortalidad	RV-2020	RV-2014
Tasa de inflación	2,99 %	3,61 %
Edad de jubilación mujeres	60	60
Edad de jubilación hombres	65	65

La tasa de descuento corresponde a la tasa de los Bonos del Banco Central de Chile BCP a 20 años plazo. Las tablas de mortalidad RV-2020 y RV-2014 respectivamente, corresponden a las establecidas por la Comisión para el Mercado Financiero de Chile. Para la determinación de las tasas de inflación se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

El cálculo del valor presente de la obligación por beneficios definidos es sensible a la variación de algunos supuestos actuariales como tasa de descuento, incremento salarial, rotación e inflación.

A continuación, se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
<u>Tasa de descuento</u>		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(3.913)	(3.308)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	4.369	3.724
<u>Tasa de Crecimiento Salarial</u>		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	4.133	3.520
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(3.811)	(3.216)

(b) Provisión por beneficio, corto plazo:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Participación en utilidades y bonos (*)	114.769	81.508

(*) Cuentas por pagar al personal (Nota 19 letra b)

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

(c) CIP (Corporate Incentive Plan)

Con el objeto de incentivar la retención de talento de los empleados de la Compañía, y en atención a la salida de ésta del Procedimiento Capítulo 11, se acordó el otorgamiento de un incentivo extraordinario y excepcional denominado Corporate Incentive Plan (en adelante también “CIP”), el cual se hará exigible y pagará sujeto al cumplimiento de los términos, plazos, cláusulas y condiciones aprobadas en sesión de Directorio de fecha 25 de abril de 2023. En síntesis, el CIP contempla tres categorías orientadas a tres distintos grupos o categorías de empleados ya sea que estos estén contratados por la Compañía directamente, o bien en otras sociedades del grupo LATAM. Estas categorías son las siguientes: Empleados No Ejecutivos; Ejecutivos No Parte del Global Executive Meeting o “GEM”; y Ejecutivos GEM. Los empleados de cada uno de estos grupos sólo pueden optar al CIP que le corresponde a su respectiva categoría. Los términos de cada una de estas categorías del CIP fueron comunicados a los respectivos empleados entre los meses de enero a diciembre 2023.

A continuación, mayores antecedentes de cada una de las distintas categorías del CIP. Adicionalmente, en la Nota 33 se describen en mayor detalle los principales términos y condiciones de las últimas dos categorías del CIP (i.e., Ejecutivos No Parte del GEM; y Ejecutivos GEM):

i) Empleados No Ejecutivos: El primer subprograma fue dirigido a los empleados no ejecutivos que estando contratados en LATAM al 31 de diciembre de 2020 seguían en su cargo al 30 de abril de 2023, el cual contempla un pago fijo y garantizado en dinero en fechas determinadas, dependiendo del país donde está contratado el empleado.

Este subprograma está disponible para aquellos empleados que no pudieron optar a algunas de las dos categorías que se indican a continuación, o bien que pudiendo hacerlo, optaron por no participar en ellas.

ii) Ejecutivos No Parte del GEM: El segundo subprograma, aplica a los ejecutivos senior no parte del GEM (Global Executive Meeting – Gerentes Senior, Gerentes, Subgerentes). Este programa contempla la creación de Unidades sintéticas de remuneración (en adelante, simplemente “Unidades”) que por vía referencial, se consideran como equivalentes al precio de una acción de LATAM Airlines Group S.A. y en consecuencia, en caso que ellas se hagan efectivas, otorgan al trabajador el derecho a recibir el pago en dinero que resulte de multiplicar el número de Unidades que se hagan efectivas por el valor por acción de LATAM Airlines Group S.A. que se deba considerar conforme al CIP.

En este contexto, este programa contempla dos bonos distintos: (1) un bono de retención, consistente en el monto en dinero resultante de Unidades que son asignadas al respectivo empleado, haciéndose efectivas estas Unidades en un 20% al mes 15 y en un 80% al mes 24, en cada caso, contados desde la fecha de salida del Procedimiento Capítulo 11 (i.e., el 3 de noviembre de 2022) (la “Fecha de Salida”). Este es en consecuencia un pago garantizado para estos empleados; y (2) un bono asociado al rendimiento definido en base al cumplimiento de ciertos indicadores financieros de LATAM Airlines Group S.A. y sus Filiales, que se encuentra reflejado en la nota 19(b), haciéndose efectivo en un 20% al mes 15 y en un 80% al mes 24, en cada caso, desde la Fecha de Salida. En consecuencia, este es un pago eventual que sólo se hace efectivo en caso que se cumplan dichos indicadores.

iii) Ejecutivos GEM: El tercer subprograma, aplica a los ejecutivos GEM (Global Executive Meeting) de la compañía (CEO y de empleados cuya descripción de cargos es de “vicepresidentes” o “directores”). Este programa, en esencia, contempla la creación de Unidades sintéticas de remuneración que, por vía referencial, se consideran como equivalentes al precio de una acción de LATAM Airlines Group S.A. y en consecuencia, en caso que ellas se hagan efectivas, otorgan al trabajador el derecho a recibir el pago en dinero que resulte de multiplicar el número de Unidades que se hagan efectivas por el valor por acción de LATAM Airlines Group S.A. que se deba considerar conforme al CIP.

Las referidas Unidades se dividen en:

(1) Unidades asociadas a la permanencia del empleado en la Compañía (“RSUs” – Retention Shares Units); y (2) Unidades asociadas tanto a la permanencia del empleado en la Compañía como al rendimiento de LATAM Airlines Group S.A. (“PSUs” – Performance Shares Units). Dicho rendimiento está medido en definitiva en función del precio de la acción de LATAM Airlines Group S.A. en los términos y condiciones del CIP.

Tanto las RSUs como las PSUs están en consecuencia asociadas al transcurso del tiempo, haciéndose efectivas por parcialidades de acuerdo al calendario que contempla el CIP. En el caso de las RSUs, ellas tienen un vesting garantizado por parcialidades según se explica en mayor detalle en la Nota 33. Por su parte, las PSUs consideran también el valor de mercado de la acción de LATAM Airlines Group S.A. considerando un mercado líquido. Con todo, en tanto no exista dicho mercado líquido, el precio de la acción será determinado en función de transacciones representativas. Como se explica en mayor detalle en la Nota 33, las PSUs constituyen un pago eventual y no garantizado.

Adicionalmente, algunos de los Ejecutivos GEM tendrán también derecho a recibir un pago fijo y garantizado en dinero (“MPP” – Management Protection Plan) en determinadas fechas conforme al CIP. Aquellos empleados que puedan optar a este MPP, podrán optar también a un número limitado de RSUs adicionales (“MPP Based RSUs”).

En todos los casos, los respectivos empleados deben haberse mantenido como tales en la Compañía a la correspondiente fecha de devengo para optar a recibir estos beneficios.

Durante el año de 2023 hasta el mes de diciembre, el monto devengado por el CIP fue de MMUS\$ 66,8, el cual se encuentra registrado en la línea “Gastos de administración” del Estado de Resultados Consolidado por Función. Al cierre de diciembre de 2023, el saldo provisionado de este plan es de MMUS\$ 118,9.

(d) Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Sueldos y salarios	1.268.343	1.024.304
Beneficios a corto plazo a los empleados	181.565	121.882
Otros gastos de personal	133.429	120.150
Total	<u>1.583.337</u>	<u>1.266.336</u>

NOTA 23 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	348.578	249.710
Flota (JOL)	40.000	40.000
Tasas Aeroportuarias y de Sobrevuelo	11.337	19.866
Provisión vacaciones y gratificaciones	18.518	16.539
Otros pasivos varios	154	169
Total cuentas por pagar, no corrientes	<u>418.587</u>	<u>326.284</u>

NOTA 24 - PATRIMONIO

(a) Capital

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

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2023, es la cantidad de MUS\$5.003.534, dividido en 604.437.877.587 acciones (MUS\$13.298.486, dividido en 604.437.584.048 acciones al 31 de diciembre de 2022), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. El total de acciones autorizadas de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2023, corresponde a 604.441.789.335 acciones. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento.

En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía celebrada el 5 de julio de 2022, se acordó a aumentar el capital de la Compañía en MUS\$10.293.270, mediante la emisión de 73.809.875.794 acciones de pago y 531.991.409.513 acciones de respaldo, todas ordinarias, de una misma y única serie, sin valor nominal, de los cuales: (a) MUS\$9.493.270, representados por 531.991.409.513 nuevas acciones, a ser destinadas a responder a la conversión de los Bonos Convertibles, según este término se define más adelante (las “Acciones de Respaldo”); y (b) MUS\$800.000, representados por 73.809.875.794 nuevas acciones, de pago (las “Nuevas Acciones de Pago”), a ser ofrecidas preferentemente a los accionistas. Con fecha 13 de septiembre de 2022 se dio inicio a la colocación preferente de los Bonos Convertibles y a su vez de las Nuevas Acciones de Pago, finalizando en las siguientes fechas, según se explica a continuación:

- Con fecha 12 de octubre de 2022 concluyó el período legal de 30 días de opción preferente (el “POP”) de (i) las 73.809.875.794 Nuevas Acciones de Pago, emitidas e inscritas en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (“CMF”); y (ii) los 1.257.002.540 bonos convertibles en acciones Serie G, los 1.372.839.695 bonos convertibles en acciones Serie H y los 6.863.427.289 bonos convertibles en acciones Serie I, todos inscritos en el Registro de Valores de la CMF (conjuntamente, los “Bonos Convertibles”).
- Con fecha 13 de octubre de 2022, tuvo lugar la segunda vuelta de suscripción de las Nuevas Acciones de Pago, en la cual tuvieron derecho a participar los accionistas o cesionarios que suscribieron Nuevas Acciones de Pago en el POP y que manifestaron a LATAM, al tiempo de la suscripción, su intención de participar en la Segunda Vuelta.
- Conforme a lo previamente informado, el remanente fue colocado, con sujeción a la normativa legal y reglamentaria aplicable, conforme a las reglas que gobiernan la oferta de las Nuevas Acciones de Pago y los Bonos Convertibles, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 10 del Reglamento de la Ley de Sociedades Anónimas. Dicha colocación incluyó, entre otras cosas, la colocación de parte del remanente entre (i) un grupo de acreedores valistas de LATAM representados por Evercore y ciertos tenedores de bonos chilenos emitidos por LATAM (conjuntamente, los “Acreedores Soportantes”); y (ii) Delta Air Lines, Inc., Qatar Airways Investments (UK) Ltd. y el grupo Cueto (conjuntamente, los “Accionistas Soportantes”); y éstos conjuntamente con los Acreedores Soportantes, las “Partes Soportantes”) conforme a sus respectivos acuerdos de compromiso de soporte (los “Acuerdos de Compromiso de Soporte”).

4. Para efectos de lo anterior, la Sociedad ejerció sus derechos bajo los Acuerdos de Compromiso de Soporte, y requirió en consecuencia a las Partes Soportantes que suscriban y paguen la parte que les corresponda en el Remanente conforme a lo dispuesto en dichos acuerdos. Atendido el período de fondeo contemplado en los Acuerdos de Compromiso de Soporte, la Sociedad logró salir de su proceso de Capítulo 11 con fecha efectiva del 3 de noviembre de 2022. En consecuencia, con esa misma fecha la Sociedad, junto con sus diversas filiales que fueron parte del Procedimiento Capítulo 11, emergieron del mismo.
5. Como parte de la implementación de su Plan de Reorganización en el marco de la salida de Capítulo 11, LATAM emitió MMUS\$800 en Nuevas Acciones de Pago y MUS\$9.493.270 mediante la emisión de tres clases de Bonos Convertibles en acciones de la Sociedad, respaldados por 531.991.409.513 acciones, lo que da un total de 605.801.285.307 acciones. Al 31 de diciembre de 2023, del referido aumento de capital se suscribieron y pagaron 603.831.469.894 acciones (603.831.176.355 acciones al 31 de diciembre de 2022), equivalentes a MUS\$10.169.622 al 31 de diciembre de 2023 (MUS\$10.152.221 al 31 de diciembre de 2022) y al 31 de diciembre de 2022 se generaron costos de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles por MUS\$810.279, los cuales se presentan formando parte del rubro Otras reservas y fueron reclasificados al “capital pagado” con motivo de lo acordado en la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 20 de abril de 2023, según se indica a continuación.
6. En la citada Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 20 de abril de 2023, se acordó lo siguiente:
- 6.i) Una disminución del capital de la Sociedad por la cantidad de MUS\$ 7.501.896, sin alterar el número y características de las acciones en que se divide, mediante la absorción de la totalidad de las pérdidas acumuladas de la Sociedad al 31 de diciembre de 2022 por ese mismo monto;
- 6.ii) Otra disminución del capital de la Sociedad por la cantidad de MUS\$ 178, sin tampoco alterar el número y características de las acciones en que se divide, mediante la absorción de la cuenta “Acciones propias en cartera” al 31 de diciembre de 2022, por ese mismo monto, producida con motivo de la disminución de pleno derecho del capital social de enero de 2013 que tuvo lugar de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 27 de la Ley sobre Sociedades Anónimas;
- 6.iii) Deducir del capital pagado de la Sociedad la cuenta de “Costos de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles en acciones”, por la suma de MUS\$ 810.279.

Mediante escritura pública de fecha 6 de septiembre de 2023 otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Diez Morello bajo el repertorio número 15.327-2023 titulada “Declaración de Colocación y Vencimiento Plazo de Colocación Bonos Convertibles “Serie G”, “Serie H” y “Serie I” y Reducción de Capital de Pleno Derecho”, se dio cuenta que con fecha 5 de septiembre de 2023 se produjo el vencimiento del plazo de colocación (el “Plazo de Colocación”) de los Bonos Convertibles. En consecuencia, conforme a lo señalado en el número Cuatro de la Cláusula Sexta del respectivo contrato de emisión de bonos (el “Contrato de Emisión”), a contar de dicha fecha quedó invariable el monto colocado con cargo al mismo, y quedaron en consecuencia sin efecto los Bonos Convertibles no colocados a dicha fecha. A mayor abundamiento, se declaró que expirado el Plazo de Colocación, quedaron sin colocar 123.605.720 Bonos Convertibles Serie G y 37 Bonos Convertibles Serie I (en conjunto, los “Bonos Convertibles No Colocados”), por un monto de US\$123.605.720 y US\$37, respectivamente (en adelante, conjuntamente, el “Monto No Colocado”). La opción de conversión de los Bonos Convertibles No Colocados se encontraba respaldada por 1.965.903.665 acciones por concepto de capital.

Asimismo, en la referida escritura se dio cuenta que al haber quedado sin efecto la totalidad de los Bonos Convertibles No Colocados, éstos no podrán ser convertidos en acciones del emisor, reduciéndose en consecuencia de pleno derecho el capital social de la Compañía en un monto igual al Monto No Colocado.

Por lo tanto, a contar del 6 de septiembre de 2023, el monto del Capital Social ha quedado reducido de pleno derecho en la suma de MUS\$123.606, equivalentes a 1.965.903.665 acciones. A consecuencia de lo anterior, al 31 de diciembre de 2023 el total del Capital Social estatutario de la Compañía, se redujo de pleno derecho desde la cantidad de MUS\$5.127.182, dividido en 606.407.693.000 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal, a la suma de MUS\$5.003.576, dividido en 604.441.789.335 acciones, del cual MUS\$5.003.534, equivalentes a 604.437.877.587 acciones, se encuentran íntegramente pagadas. A la fecha, el saldo por MUS\$42, representado por 3.911.748 acciones, se encuentran pendientes de suscripción y pago y están destinadas exclusivamente para responder a la conversión de 42.398 Bonos Convertibles Serie H.

(b) Movimiento de acciones autorizadas

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas, completamente pagadas y acciones de respaldo a ser entregadas en caso que sea ejercida la respectiva opción de conversión bajo los bonos convertibles actualmente emitidos por la Sociedad:

	Al 31 de diciembre de 2023				Al 31 de diciembre de 2022			
	Número de acciones autorizadas	Número de Acciones pagadas o entregadas en virtud del ejercicio de la opción de conversión	Número de acciones de respaldo de los bonos convertibles pendientes de colocar	Número de acciones a suscribir o no utilizadas	Número de acciones autorizadas	Número de Acciones pagadas o entregadas en virtud del ejercicio de la opción de conversión	Número de acciones de respaldo de los bonos convertibles pendientes de colocar	Número de acciones a suscribir o no utilizadas
Saldo inicial	606.407.693.000	604.437.584.048	4.205.287	1.965.903.665	606.407.693	606.407.693	—	—
Nuevas acciones de pago (ERO)	—	—	—	—	73.809.875.794	73.809.875.794	—	—
Bono Convertible G	—	—	—	—	19.992.142.087	18.026.240.520	—	1.965.901.567
Bono Convertible H	—	293.539	(293.539)	—	126.661.409.136	126.657.203.849	4.205.287	—
Bono Convertible I	—	—	—	—	385.337.858.290	385.337.856.192	—	2.098
Reducción de pleno derecho (*)	(1.965.903.665)	—	—	(1.965.903.665)	—	—	—	—
Subtotal	(1.965.903.665)	293.539	(293.539)	(1.965.903.665)	605.801.285.307	603.831.176.355	4.205.287	1.965.903.665
Saldo final	604.441.789.335	604.437.877.587	3.911.748	—	606.407.693.000	604.437.584.048	4.205.287	1.965.903.665

(*) Ver letra (a) anterior, en esta misma Nota.

(c) Capital social

El siguiente cuadro muestra el movimiento del capital social:

Movimiento acciones totalmente pagadas:

	Capital Pagado MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2022	3.146.265
Nuevas acciones de pago (ERO)	800.000
Bono Convertible G Opciones de conversión de bonos convertibles ejercidas durante el año - Bonos Convertibles (1)	1.115.996
Bono Convertible H Opciones de conversión de bonos convertibles ejercidas durante el año - Bonos Convertibles	1.372.798
Bono Convertible I Opciones de conversión de bonos convertibles ejercidas durante el año - Bonos Convertibles (2)	6.863.427
Subtotal	10.152.221
Saldo final al 31 de diciembre de 2022	13.298.486
Saldo inicial al 1 de enero de 2023	13.298.486
Bono Convertible G - colocación durante el período por opción conversión (1).	17.401
Absorción de Pérdidas Acumuladas al 31 de diciembre de 2022 (3)	(7.501.896)
Absorción acciones propias en cartera (3)	(178)
Deducción de costos de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles en acciones (3)	(810.279)
Subtotal	(8.294.952)
Saldo final al 31 de diciembre de 2023	5.003.534

- (1) Sólo incorpora bonos convertidos entregados en dación de pago de acreencias reconocidas en el Capítulo 11.
- (2) Parte de los Bonos Convertibles fueron para extinguir mediante dación en pago, acreencias que fueron reconocidas en el Capítulo 11.
- (3) Según se explica en letra a) de esta misma Nota, en Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 20 de abril de 2023, se acordó absorber las pérdidas acumuladas y disminuir el capital de la Sociedad.

(d) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUS\$ (178) correspondía a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones que mantenía en cartera. Según se explica en letra a) de esta misma Nota, en Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 20 de abril de 2023, se acordó una absorción del capital de la Sociedad por la citada cantidad de MUS\$ (178).

(e) Otras participaciones en el patrimonio – Bonos convertibles

(e.1) Suscripción de bonos

Los Bonos Convertibles fueron emitidos para ser colocados a cambio de un aporte de efectivo, en dación en pago de acreencias reconocidas en el Procedimiento Capítulo 11 o una combinación de ambos. Los Bonos Convertibles emitidos para ser colocados a cambio de efectivo fueron valuados a valor razonable (al efectivo recibido). Los Bonos Convertibles emitidos para ser entregados en dación en pago de otros pasivos fueron valuados considerando el descuento acordado a cada grupo de pasivos a la fecha de salida. La siguiente tabla muestra los 3 Bonos Convertibles a sus valores nominales ajustados, si lo hubiese, para determinar sus valores razonables y el monto de los costos de transacción. El componente de deuda es deducido para determinar la porción de capital. La porción de capital se registra en Otras participaciones en el patrimonio al momento en que se emiten los Bonos Convertibles.

Conceptos	Al 31 de diciembre de 2022			
	Bono Convertible G	Bono Convertible H	Bono Convertible I	Total Bonos Convertibles
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Valor Nominal	1.115.996	1.372.837	6.863.427	9.352.260
Ajuste al valor razonable de los bonos convertibles a la fecha de emisión	(923.616)	—	(2.686.854)	(3.610.470)
Costos de emisión	—	(24.812)	(705.467)	(730.279)
Subtotal	(923.616)	(24.812)	(3.392.321)	(4.340.749)
Valor razonable de los bonos convertibles	192.380	1.348.025	3.471.106	5.011.511
Componente de deuda a la fecha de emisión	—	(102.031)	—	(102.031)
Componente de patrimonio a la fecha de emisión	192.380	1.245.994	3.471.106	4.909.480

Conceptos	Al 31 de diciembre de 2023			
	Bono Convertible G	Bono Convertible H	Bono Convertible I	Total Bonos Convertibles
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Valor Nominal	17.401	—	—	17.401
Ajuste al valor razonable de los bonos convertibles a la fecha de emisión	(14.401)	—	—	(14.401)
Costos de emisión	—	—	—	—
Subtotal	(14.401)	—	—	(14.401)
Valor razonable de los bonos convertibles	3.000	—	—	3.000
Componente de patrimonio a la fecha de emisión	3.000	—	—	3.000

(e.2) Conversión de bonos en acciones

Al 31 de diciembre de 2023 y al 31 de diciembre de 2022 se han convertido en acciones los siguientes bonos:

Conceptos	Al 31 de diciembre de 2022			
	Bono Convertible G	Bono Convertible H	Bono Convertible I	Bonos Convertibles
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Porcentaje de conversión sobre bonos suscritos	88,782 %	99,997 %	100,000 %	
Opción de conversión de Bonos convertibles ejercidos	1.115.996	1.270.767	6.863.427	9.250.190
Componente deuda Convertida	—	102.031	—	102.031
Total bonos convertidos	1.115.996	1.372.798	6.863.427	9.352.221

Conceptos	Al 31 de diciembre de 2023			
	Bono Convertible G	Bono Convertible H	Bono Convertible I	Bonos Convertibles
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Porcentaje de conversión sobre bonos suscritos	100,000 %	99,997 %	100,000 %	
Opción de conversión de Bonos convertibles ejercidos	1.133.397	1.372.798	6.863.427	9.369.622
Total bonos convertidos	1.133.397	1.372.798	6.863.427	9.369.622

La opción de conversión de la emisión de bonos convertibles, clasificados como patrimonio se determina deduciendo el monto del componente de pasivo del valor justo del instrumento compuesto (es decir, los bonos convertibles) en su conjunto. Este se reconoce e incluye en el patrimonio, neto de los efectos del impuesto a las ganancias y no se vuelve a medir posteriormente. Asimismo, la opción de conversión clasificada como patrimonio neto permanecerá en el patrimonio neto hasta que se ejerza la opción de conversión, en cuyo caso, el saldo registrado en el patrimonio neto se transferirá al capital pagado. A la fecha de emisión de estos estados financieros, la porción no convertida en patrimonio corresponde a MUS\$ 39.

(e.3) Bonos convertibles

Las condiciones contractuales de los Bonos Convertibles G, H e I consideraron la entrega de una cantidad fija de acciones de LATAM Airlines Group S.A. al momento del ejercicio de la opción de conversión de cada uno de ellos. Lo anterior determinó la clasificación de los bonos convertibles como instrumentos de patrimonio, a excepción del Bono H el que considera, además de la entrega de una cantidad fija de acciones, el pago de un 1% de interés anual con ciertas condiciones para su pago y su devengo a partir de 60 días posteriores al 3 de noviembre de 2022. El pago de este interés da origen al reconocimiento de un componente de pasivo para el Bono Convertible Clase H.

A la fecha de emisión, el valor razonable del componente de pasivo por un monto de MUS\$ 102.031 fue estimado utilizando la tasa de interés vigente en el mercado para instrumentos similares no convertibles.

Los costos de transacción relacionados con el componente de pasivo se incluyen en el valor en libros de la porción de pasivo y se amortizan durante el período de los bonos convertibles usando el método de interés efectivo.

(f) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial	Plan de opciones sobre acciones	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	37.235	—	37.235
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023	37.235	—	37.235

Estas reservas dicen relación con los “Pagos basados en acciones” que expiraron durante el primer trimestre de 2023. No se otorgaron instrumentos de capital ni se pagaron montos asociados con estos planes.

(g) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial MUS\$	Transacciones con no controlantes MUS\$	Otras reservas varias MUS\$	Otros Aumentos (Disminuciones) (5) MUS\$	Saldo final MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	2.448.098	—	(4.420.749)	—	(1.972.651)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023	(1.972.651)	16.648	(14.401)	800.388	(1.170.016)

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2023 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUS\$
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.665.692	2.665.692
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con no controlantes (3)	(211.582)	(216.656)
Ajuste del valor justo de bonos convertibles (4)	(3.624.871)	(3.610.470)
Costo de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles (5)	—	(810.279)
Otras	(1.875)	(3.558)
Total	(1.170.016)	(1.972.651)

- (1) Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor razonable de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.
- (2) Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Comisión para el Mercado Financiero en el año 1979, en la Circular N° 1529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distributable y sólo puede ser capitalizada.
- (3) El saldo al 31 de diciembre de 2022 corresponde a la pérdida generada por: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. en la adquisición de acciones de Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A. por MUS\$(3.480) y MUS\$(20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolíneas Brasileiras S.A. por MUS\$(885), la adquisición de Inversiones Lan S.A. de la participación no controladora en Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A. por un monto de MUS\$(2) y la adquisición de participación no controladora de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MUS\$(21.526) a través de Holdco Ecuador S.A., (3) la pérdida por la adquisición de la participación no controladora de Multiplus S.A. por MUS\$(184.135)(ver Nota 1), (4) la adquisición de participación no controladora de Latam Airlines Perú S.A. a través de LATAM Airlines Group S.A. por un monto de MUS\$(3.225), adquisición de la participación no controladora de LAN Argentina S.A. y de Inversora Cordillera a través de Transportes Aéreos del Mercosur S.A. por un monto de MUS\$(3.383). El movimiento durante el año 2023 fue el siguiente: (5) adquisición de la participación no controladora de Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A. por un monto de MUS\$ (23) y (6) modificación de estatutos asociado a primas de emisión en Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A. por un monto total de MUS\$ 5.097.

- (4) El ajuste al valor razonable de los Bonos Convertibles entregados en dación en pago de acreencias reconocidas en el Procedimiento Capítulo 11 se valuó considerando el descuento que liquidó cada grupo de pasivos a la fecha de surgimiento. Corresponden a: ganancia por descuento de cuentas por pagar y otras cuentas por pagar por MUS\$2.564.707 (MUS\$2.550.306 al 31 de diciembre de 2022), ganancia por descuento de pasivos financieros por MUS\$420.436 y ganancia por descuento de pasivos por arrendamiento que se encuentra registrado contra el activo por derecho de uso por MUS\$639.728 al 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022.

- (5) Corresponde al 20% de la suma del compromiso de nuevos fondos de los acreedores soportantes bajo los Bonos Convertibles Serie I y las Nuevas Acciones de Pago, más costos adicionales por extensión del acuerdo de soporte de los acreedores soportantes y accionistas soportantes. En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 20 de abril de 2023, se acordó deducir del capital pagado de la Sociedad la cuenta de “Costos de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles en acciones”, por la suma de MUS\$ 810.279.

(h) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por diferencias de cambio por conversión MUS\$	Reservas de cobertura de flujo de caja MUS\$	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones MUS\$	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	(3.846.862)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	—	51.323	(23.845)	—	27.478
Costos de cobertura diferidos y reconocidos en ORI	—	—	—	—	—
Reclasificación de ORI a resultados	—	31.293	19.946	—	51.239
Reclasificación de ORI al valor del activo cubierto	—	(8.143)	—	—	(8.143)
Impuesto diferido	—	(235)	—	—	(235)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	—	—	—	(9.933)	(9.933)
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	—	—	—	566	566
Diferencia por conversión filiales	(33.401)	694	(160)	—	(32.867)
Saldos al 31 de diciembre de 2022	(3.805.560)	36.542	(21.622)	(28.117)	(3.818.757)
Saldos iniciales al 1 de enero de 2023	(3.805.560)	36.542	(21.622)	(28.117)	(3.818.757)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	—	(32.858)	25.734	—	(7.124)
Reclasificación de ORI a resultados	—	(26.568)	28.818	—	2.250
Reclasificación de ORI al valor del activo cubierto	—	(11.112)	—	—	(11.112)
Impuesto diferido	—	3.604	—	—	3.604
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	—	—	—	(21.192)	(21.192)
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	—	—	—	750	750
Diferencia por conversión filiales	(25.051)	(8.286)	17	—	(33.320)
Saldos al 31 de diciembre de 2023	(3.830.611)	(38.678)	32.947	(48.559)	(3.884.901)

(h.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.

(h.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor razonable al cierre de cada período, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

(h.3) Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos

Se originan por incrementos o disminuciones en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos, debido a cambios en las suposiciones actuariales y ajustes por experiencia, este último originado por diferencias entre los supuestos iniciales y los sucesos efectivamente ocurridos en el plan.

(i) Ganancias (pérdidas) acumuladas

Movimiento de las Ganancias (pérdidas) acumuladas:

Períodos	Saldo inicial	Resultado del ejercicio	Dividendos	Otros aumentos (disminuciones) (1)	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	(8.841.106)	1.339.210	—	—	(7.501.896)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023	(7.501.896)	581.831	(174.549)	7.559.025	464.411

(1) El detalle de Otros aumentos (disminuciones) es el siguiente:

	MUS\$
Absorción pérdidas acumuladas (*)	7.501.896
Ajuste periodo anterior (**)	57.129
Total	7.559.025

(*) Ver letra a) bajo esta misma Nota

(**) Ajuste de periodo anterior

El 30 de abril de 2020, los accionistas de LATAM aprobaron la distribución de un dividendo por un monto de MUS\$57.129 a ser pagado el 28 de mayo de 2020. El 26 de mayo de 2020 LATAM inició el proceso de Capítulo 11 que otorga una suspensión automática de ejecución (automatic stay) prohibiendo a la Compañía realizar pagos de dividendos. A esa fecha no era claro si dicho dividendo se pagaría. El 3 de noviembre de 2022, al emerger del procedimiento de Capítulo 11 era claro que dicho dividendo no se pagaría, sin embargo, no se dio de baja de los pasivos de la Compañía para ser transferido a las Ganancias (pérdidas) acumuladas. Durante el trimestre terminado al 31 de marzo de 2023, la Compañía corrigió este asunto y registró un ajuste de periodo anterior para dar de baja el dividendo por pagar resultando en un incremento de MUS\$57.129 en las Ganancias (pérdidas) acumuladas y una disminución en Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar por el mismo monto.

La Administración ha evaluado el impacto de este ajuste de periodo anterior y ha concluido que no es material para los estados financieros al 31 de diciembre de 2023, o para cualquier otro estado financiero trimestral, semestral o anual reportado anteriormente.

(j) Dividendos por acción

Descripción de dividendo	Dividendo mínimo obligatorio año 2023	Dividendo definitivos año 2022
Importe de dividendo (MUS\$)(*)	174.549	—
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	604.437.877.587	604.437.584.048
Dividendo por acción (US\$)	0,0003	0,0000

(*) Corresponde a provisión de dividendo mínimo obligatorio con cargo a la utilidad del ejercicio 2023. A la fecha de emisión de estos estados financieros, el Directorio no ha aprobado aún una propuesta para su pago.

NOTA 25 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Pasajeros	10.215.148	7.636.429
Carga	1.425.393	1.726.092
Total	11.640.541	9.362.521

NOTA 26 - COSTOS Y GASTOS POR NATURALEZA

(a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Combustible	(3.947.220)	(3.882.505)
Otros arriendos y tasas aeronáuticas	(1.322.795)	(1.036.158)
Mantenimiento de aeronaves	(601.804)	(582.848)
Arriendo de aviones (*)	(91.876)	(202.845)
Comisiones	(244.160)	(167.035)
Servicios a pasajeros	(271.838)	(184.357)
Otros costos de operaciones	(1.351.571)	(1.136.490)
Total	(7.831.264)	(7.192.238)

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

(incluido en la línea depreciación incluida en la letra b)) y el interés del pasivo por arrendamiento (incluido en Pasivos por arrendamiento letra c)).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Pagos por arrendamientos de activos de bajo valor	(16.632)	(17.959)
Total	<u>(16.632)</u>	<u>(17.959)</u>

(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Depreciación (*)	(1.151.015)	(1.125.154)
Amortización	<u>(54.358)</u>	<u>(54.358)</u>
Total	<u>(1.205.373)</u>	<u>(1.179.512)</u>

(*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos (Ver Nota 16 (a)) y del mantenimiento de las aeronaves reconocidas como activos por derecho de uso. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación al 31 de diciembre de 2023 es MUS\$565.384 y de MUS\$463.306 para el mismo período 2022.

(c) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	(400.052)	(714.310)
Arrendamientos financieros	(58.011)	(45.384)
Pasivos por arrendamientos	(224.824)	(152.132)
Otros instrumentos financieros	<u>(15.344)</u>	<u>(30.577)</u>
Total	<u>(698.231)</u>	<u>(942.403)</u>

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 22, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

(d) Ganancias de actividades de reestructuración

Las ganancias de actividades de reestructuración se detallan a continuación.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	
	MUS\$	
Renegociación de contratos de flota	(483.068)	
Asesorías legales	(323.204)	
Indemnizaciones por reestructuración	(80.407)	
Rechazo de contratos IT	(2.586)	
Utilidad efecto salida capítulo 11	2.550.306	
Otros	18.893	
Total	<u>1.679.934</u>	

La Compañía no registró ganancias o pérdidas de actividades de reestructuración durante 2023.

(e) Ingresos financieros

Los Ingresos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Claims financieros (*)	—	491.326
Utilidad efecto salida capítulo 11 (**)	—	420.436
Efecto cambio tasa arrendamientos financieros	—	49.824
Otros ingresos varios	125.356	90.709
Total	<u>125.356</u>	<u>1.052.295</u>

(*) Ver Nota 34 (a.4.)

(**) Ver Nota 24 (g)

(f) Otras ganancias (pérdidas)

Las Otras ganancias (pérdidas) se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Ajuste valor neto de realización flota disponible para la venta	(39.163)	(345.410)
Otros	(51.880)	(1.667)
Total	(91.043)	(347.077)

NOTA 27 - OTROS INGRESOS, POR FUNCIÓN

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Tours	36.297	24.068
Arriendo de aviones	—	18.164
Aduanas y almacenaje	27.553	30.323
Mantenimiento	7.784	7.995
Canjes LATAM Pass no aéreos	15.148	23.954
Otros ingresos varios (*)	61.859	49.782
Total	148.641	154.286

(*) Este monto al 31 de Diciembre de 2022 considera MUS\$ 30.408 correspondientes a la compensación de Delta Air Lines Inc. por el JBA firmado en 2019.

NOTA 28 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano, real brasileño y guaraní.

La moneda funcional se define como la moneda del entorno económico principal en el que opera una entidad y en cada entidad todas las otras monedas se definen como moneda extranjera.

Considerando lo anterior, los saldos por moneda señalados en la presente nota, corresponden a la sumatoria del concepto moneda extranjera de cada una de las entidades que componen LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021
Peso argentino	807,98	177,12	102,75
Real brasileño	4,85	5,29	5,57
Peso chileno	877,12	855,86	844,69
Peso colombiano	3.872,49	4.845,35	4.002,52
Euro	0,90	0,93	0,88
Dólar australiano	1,46	1,47	1,38
Boliviano	6,86	6,86	6,86
Peso mexicano	16,91	19,50	20,53
Dólar neozelandés	1,58	1,58	1,46
Nuevo sol peruano	3,70	3,81	3,98
Guaraní paraguayo	7.270,60	7.332,2	6.866,40
Peso uruguayo	38,81	39,71	44,43

Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Efectivo y equivalentes al efectivo	386.216	265.371
Peso argentino	1.808	6.712
Real brasileño	7.108	3.355
Peso chileno	47.907	17.591
Peso colombiano	8.968	8.415
Euro	25.329	19.361
Dólar estadounidense	237.251	168.139
Otras monedas	57.845	41.798
Otros activos financieros, corriente	14.659	331.617
Peso chileno	4.367	5.778
Euro	3.722	2.483
Dólar estadounidense	5.971	322.796
Otras monedas	599	560
Otros activos no financieros, corrientes	36.654	19.425
Real brasileño	719	2.303
Peso chileno	12.354	3.341
Euro	5.310	622
Dólar estadounidense	10.735	4.369
Otras monedas	7.536	8.790

<u>Activos corrientes</u>	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	279.586	143.631
Peso argentino	12.831	25.035
Real brasileño	620	10.669
Peso chileno	69.588	31.258
Peso colombiano	1.453	176
Euro	90.699	12.506
Dólar estadounidense	68.893	25.549
Otras monedas	35.502	38.438
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	27	138
Peso chileno	27	31
Dólar estadounidense	—	107
Activos por impuestos corrientes	17.258	15.623
Peso chileno	2.202	1.569
Peso colombiano	6.084	1.921
Sol peruano	7.108	10.300
Otras monedas	1.864	1.833
Total activos corrientes	734.400	775.805
Peso argentino	14.639	31.747
Real brasileño	8.447	16.327
Peso chileno	136.445	59.568
Peso colombiano	16.505	10.512
Euro	125.060	34.972
Dólar estadounidense	322.850	520.960
Otras monedas	110.454	101.719

<u>Activos no corrientes</u>	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Otros activos financieros, no corrientes	15.375	13.366
Real brasileño	3.807	3.495
Peso chileno	2.073	69
Peso colombiano	841	1.344
Euro	4.252	4.308
Dólar estadounidense	2.071	2.050
Otras monedas	2.331	2.100
Otros activos no financieros, no corriente	9.856	11.909
Peso argentino	1	12
Real brasileño	9.789	8.082
Dólar estadounidense	15	3.815
Otras monedas	51	—
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.732	4.526
Peso chileno	4.732	4.526
Activos por impuestos diferidos	1.048	2.948
Peso colombiano	859	2.567
Dólar estadounidense	144	20
Otras monedas	45	361
Total activos no corrientes	31.011	32.749
Peso argentino	1	12
Real brasileño	13.596	11.577
Peso chileno	6.805	4.595
Peso colombiano	1.700	3.911
Euro	4.252	4.308
Dólar estadounidense	2.230	5.885
Otras monedas	2.427	2.461

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pasivos corrientes				
Otros pasivos financieros, corrientes	4.331	17.062	1.010	602
Peso chileno	1.364	10.697	702	602
Dólar estadounidense	2.510	5.558	—	—
Otras monedas	457	807	308	—
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	616.032	720.688	9.583	20.995
Peso argentino	2.074	45.345	132	3.446
Real brasileño	13.401	48.511	922	651
Peso chileno	128.838	146.395	1.560	1.231
Peso colombiano	197	2.330	—	31
Euro	54.744	29.502	7	11
Dólar estadounidense	350.635	328.540	1.797	2.883
Sol peruano	42.347	7.426	4.994	10.886
Peso mexicano	2.019	12.969	—	75
Libra esterlina	17.379	37.788	11	19
Peso uruguayo	706	1.199	39	1.110
Otras monedas	3.692	60.683	121	652
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corriente	5.154	6	—	—
Peso chileno	—	6	—	—
Dólar estadounidense	5.154	—	—	—
Otras provisiones, corrientes	16	29	12.429	11.655
Peso chileno	—	—	4	29
Otras monedas	16	29	12.425	11.626

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pasivos corrientes				
Otros pasivos no financieros, corrientes	15.634	16.315	6.099	9.071
Peso argentino	836	87	445	6.563
Peso chileno	4.338	1.568	4.026	178
Peso colombiano	1.456	294	1.066	798
Dólar estadounidense	7.305	12.975	416	1.063
Otras monedas	1.699	1.391	146	469
Total pasivos corrientes	641.167	754.100	29.121	42.323
Peso argentino	2.910	45.432	577	10.009
Real brasileño	13.401	48.511	922	651
Peso chileno	134.540	158.666	6.292	2.040
Peso colombiano	1.653	2.624	1.066	829
Euro	54.744	29.502	7	11
Dólar estadounidense	365.604	347.073	2.213	3.946
Otras monedas	68.315	122.292	18.044	24.837

	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
<u>Pasivos no corrientes</u>						
Otros pasivos financieros, no corrientes	32.867	32.036	2.871	774	165.511	170.437
Peso chileno	17.020	11.544	2.500	774	164.942	170.437
Real brasileño	552	16	—	—	—	—
Euro	412	1.409	371	—	569	—
Dólar estadounidense	14.110	18.354	—	—	—	—
Otras monedas	773	713	—	—	—	—
Cuentas por pagar, no corrientes	72.783	58.449	—	—	—	—
Peso chileno	16.774	17.259	—	—	—	—
Dólar estadounidense	54.441	39.717	—	—	—	—
Otras monedas	1.568	1.473	—	—	—	—
Otras provisiones, no corrientes	49.427	43.301	—	—	—	—
Peso argentino	3.570	1.917	—	—	—	—
Real brasileño	42.244	37.982	—	—	—	—
Peso chileno	—	—	—	—	—	—
Peso colombiano	395	202	—	—	—	—
Euro	3.053	2.944	—	—	—	—
Dólar estadounidense	165	256	—	—	—	—
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	79.749	55.454	—	—	—	—
Peso chileno	76.247	55.454	—	—	—	—
Dólar estadounidense	3.502	—	—	—	—	—
Total pasivos no corrientes	234.826	189.240	2.871	774	165.511	170.437
Peso argentino	3.570	1.917	—	—	—	—
Real brasileño	42.796	37.998	—	—	—	—
Peso chileno	110.041	84.257	2.500	774	164.942	170.437
Peso colombiano	395	202	—	—	—	—
Euro	3.465	4.353	371	—	569	—
Dólar estadounidense	72.218	58.327	—	—	—	—
Otras monedas	2.341	2.186	—	—	—	—

Resumen general de moneda extranjera:	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	MUS\$	MUS\$
Total activos	765.411	808.554
Peso argentino	14.640	31.759
Real brasileño	22.043	27.904
Peso chileno	143.250	64.163
Peso colombiano	18.205	14.423
Euro	129.312	39.280
Dólar estadounidense	325.080	526.845
Otras monedas	112.881	104.180
Total pasivos	1.073.496	1.156.874
Peso argentino	7.057	57.358
Real brasileño	57.119	87.160
Peso chileno	418.315	416.174
Peso colombiano	3.114	3.655
Euro	59.156	33.866
Dólar estadounidense	440.035	409.346
Otras monedas	88.700	149.315
Posición Neta		
Peso argentino	7.583	(25.599)
Real brasileño	(35.076)	(59.256)
Peso chileno	(275.065)	(352.011)
Peso colombiano	15.091	10.768
Euro	70.156	5.414
Dólar estadounidense	(114.955)	117.499
Otras monedas	24.181	(45.135)

NOTA 29 – GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACCIÓN

Ganancia (Pérdida) básica por acción	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora (MUS\$)	581.831	1.339.210
Promedio ponderado de número de acciones, básico	604.437.869.545 (*)	96.614.464.231 (*)
Ganancia (Pérdida) básicas por acción (US\$)	0,000963	0,013861
Ganancia (Pérdida) diluida por acción	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora (MUS\$)	581.831	1.339.210 (***)
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	604.441.789.335 (**)	98.530.451.071 (**)
Ganancia (Pérdida) diluidas por acción (US\$)	0,000963	0,013592

(*) Al 31 de diciembre de 2023, el número de las acciones básicas ponderadas consideran 604.437.584.048 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2023 y hasta el 31 de diciembre de 2023. Desde el 10 de enero y hasta el 31 de diciembre de 2023 el número de acciones en circulación se incrementó por la conversión parcial del bono convertible H (Ver movimiento de acciones en Nota 24). Al 31 de diciembre de 2022, el número promedio ponderado de acciones considera 606.407.693 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2022 hasta el 2 de noviembre de 2022. A partir del 3 de noviembre de 2022 y hasta el 31 de diciembre de 2022, el número de acciones en circulación aumenta debido a la oferta de derechos patrimoniales y luego aumenta diariamente a medida que los tenedores de las notas convertibles las convierten en acciones (Ver movimiento de acciones en Nota 24).

(**) Al 31 de diciembre de 2023, el número de las acciones diluidas ponderadas consideran 604.437.584.048 acciones desde el 1 de enero de 2023 y hasta el 31 de diciembre de 2023. Desde el 10 de enero y hasta el 31 de diciembre de 2023 el número de acciones en circulación se incrementó por la conversión parcial de los Bonos Convertibles (Ver movimiento de acciones en Nota 24) y 3.911.748 acciones en circulación desde el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2023, asumiendo la conversión total de los Bonos Convertibles que se emitieron a la fecha de salida del Capítulo 11 (Ver movimiento de acciones en Nota 24). Al 31 de diciembre de 2022, el número promedio ponderado de acciones totalmente diluidas considera 606.407.693 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2022 hasta el 2 de noviembre de 2022, y 605.801.285.307 acciones en circulación desde el 3 de noviembre de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2022 que incluye la oferta de derechos patrimoniales, y asume la conversión de todos los Bonos Convertibles que fueron emitidos al salir del Capítulo 11 (Ver movimiento de acciones en Nota 24).

(***) La ganancia (pérdida) atribuible a los propietarios de instrumentos de patrimonio de la empresa matriz no cambia al calcular las ganancias por acción diluidas porque solo el Bono Convertible serie H devengó intereses. Sin embargo, este Bono fue convertido en acciones inmediatamente después de su emisión y por lo tanto no devengó intereses durante el año.

NOTA 30 – CONTINGENCIAS

I. Juicios.

1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 26/05/20 LATAM Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El 28 de septiembre de 2020, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El 13 de mayo de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El 1 de diciembre de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de abril de 2022. El 22 de agosto de 2022, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2022. El 30 de septiembre de 2022, LATAM Finance Limited hace una solicitud para la validación de ciertas obligaciones para garantizar el financiamiento de salida del DIP y nuevos financiamientos DIP en relación a ciertos contratos de financiamiento celebrados por el Grupo LATAM. El 4 de octubre de 2022, la Grand Court of Cayman Islands aprueba dicha solicitud. El proceso se mantiene vigente.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 26/05/20 Peuco Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El 28 de septiembre de 2020, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El 13 de mayo de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El 1 de diciembre de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de abril de 2022. El 22 de agosto de 2022, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2022. El 30 de septiembre de 2022, Peuco Finance Limited hace una solicitud para la validación de ciertas obligaciones para garantizar el financiamiento de salida del DIP y nuevos financiamientos DIP en relación a ciertos contratos de financiamiento celebrados por el Grupo LATAM. El 4 de octubre de 2022, la Grand Court of Cayman Islands aprueba dicha solicitud. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 08/07/20 Piquero Leasing Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 10/07/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El 28 de septiembre de 2020, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El 13 de mayo de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El 1 de diciembre de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de abril de 2022. El 22 de agosto de 2022, Piquero Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2022 continuando el proceso. El proceso se mantiene vigente.	-0-

2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea	—	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y a LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes.	El 14/04/2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24/01/2011. El 11/05/2015 solicitamos la anulación de la decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la parte operativa de la misma que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a Lan en sólo una de esas cuatro rutas, y en la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta) Con fecha 9/11/2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. la imposición de multa por el importe de MUS\$9.133 (8.220.000 Euros). Esta multa fue apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo de Justicia resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea presentó una nueva decisión reiterando la imposición a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. El 31/05/2017 Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. solicitaron la anulación de esta Decisión a la Corte General de la Unión Europea. Presentamos nuestra defensa en diciembre de 2017. Con fecha 12 de julio de 2019 participamos en una audiencia ante el Tribunal Europeo de Justicia en la que confirmamos nuestra solicitud de anulación de la decisión o en su lugar una rebaja del importe de la multa. El 30 de marzo de 2022 el Tribunal Europeo emitió su fallo y rebajó el importe de nuestra multa de MUS\$9.133 (8.220.000 Euros) a MUS\$2.477 (2.240.000 Euros). Este fallo fue apelado por LAN Cargo, S.A. y LATAM el 9 de junio de 2022. Todas las otras once aerolíneas también recurrieron el fallo que las afectaba. La Comisión Europea respondió a nuestro recurso el 7 de septiembre de 2022. LAN Cargo, S.A. y LATAM respondieron a los argumentos de la Comisión el 11 de noviembre de 2022. Finalmente la Comisión Europea replicó nuestra defensa en enero de 2023. El 13 de febrero de 2023 LAN Cargo, S.A. y LATAM solicitaron al Tribunal Europeo celebrar una audiencia oral para asegurar el completo entendimiento del Tribunal de algunos puntos de la discusión. El Tribunal Europeo fijó como fecha de audiencia el 10 de abril de 2024.	2.477

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the Ovre Romerike Distrikt Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos)		Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, radicarón en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania, estando vigentes actualmente solo el proceso de Noruega y Países Bajos.	Los dos procesos aún pendientes, en Noruega y Países Bajos, se encuentran en fase de radicación de pruebas. En el caso de Noruega sin actividad desde enero de 2014 y en el caso de Países Bajos con actividad judicial. En Países Bajos, la mayoría de las compañías aéreas implicadas en este caso se han visto forzadas a retirar su reclamación contra LATAM y LAN Cargo tras ver anulada su reclamación previa en la Corte de Nueva York durante el Capítulo 11. En este sentido, Lufthansa, Lufthansa Cargo, British Airways, Air France, KLM, Martinair y Singapore han retirado su reclamación, quedando actualmente sólo abierta la reclamación de Thai Airways contra LATAM y LAN Cargo.	-0-
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	Acción anulatoria con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobretasa de combustible (Fuel Surcharge).	Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUS\$ 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 201; (iii) Hernan Merino: MUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 102. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condena en un periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el juzgado de la justicia federal en el presente proceso. ABSA inició una revisión judicial en busca de una reducción adicional del valor de la multa. En diciembre de 2018, el Juez de la Justicia Federal resolvió negativamente en contra de ABSA, indicando que no aplicará una reducción adicional a la multa impuesta. Con fecha 12/03/2019 se publicó la resolución del Juez y con fecha 13/03/2019 presentamos nuestra apelación respecto a esta resolución.	11.106
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.4.03.6105	Recurso de nulidad con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de Febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IPI y II, vinculadas al procedimiento administrativo 10831.005704/2006-43	Se legalizó la manifestación el 29/01/2016. El 30/03/2016 se presentó un nuevo seguro garantía con los cambios solicitados por PGFN. El 20/05/2016 el proceso fue remitido para PGFN, que se manifestó el 03/06/2016. Sentencia que negó totalmente la solicitud de la empresa en la demanda. En la corte (TRF3) hubo una decisión que eliminó parte de la deuda y mantuvo la otra parte (que ya está adeudada por la Compañía pero que sólo debe pagar al final del proceso – MUS\$3.929 – R\$ 19.059.073,03 - probable). Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	12.767

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0 (vinculado a este proceso los Pas 19515.72115 4/2014-71, 19515.00296 3/2009-12)	Demanda ordinaria con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la compañía a cobrar el Fondo Aeronáutico.	Sentencia judicial desfavorable en primera instancia. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. Con el fin de suspender la exigencia del crédito tributario se hizo un depósito en garantía a la Corte por (R\$ 260.223.373,10 -valores originales en 2012/2013), actualmente en MUS\$84.078 (R\$ 407.778.562,13). El 29/03/2016 se publicó la decisión judicial intimando el Perito para ofrecer todas las aclaraciones solicitadas por las partes en un plazo de 30 días. El 21/06/2016 se presentó la petición de las actoras que solicitan la recepción del dictamen de su asistente y el juicio urgente de la controversia. En caso de perder la causa, no existe monto comprometido adicional al depósito en garantía ya realizado. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa.	84.078
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.72595 0/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMPs.	La objeción (manifestações de inconformidade) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, fue distribuido/sorteadado al Primer Grupo Ordinario de CARF, esperando resolución. El Recurso de TAM fue incluido en la sesión de juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais el 25/08/2016. El 07/10/2016 fue publicado un acuerdo que convirtió el proceso en diligencia. La empresa ha recibido el resultado de la diligencia y presentó una manifestación. Debemos aguardar una decisión administrativa.	37.173
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.722.3 55/2014-52	El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17/09/2014. El 01/06/2016 fueron juzgados los autos en Primera Instancia, de manera parcialmente favorable, retirando la multa aislada anteriormente aplicada. Se presentó un recurso voluntario el 30/06/2016, el cual espera juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Con fecha 09/09/2016, el proceso fue enviado a la Segunda Turma, Cuarta Cámara de la Tercera Sección de Juzgamiento del Consejo Administrativo de Recursos Fiscales (CARF). Los Jugadores del CARF accedieron parcialmente al Apelación de la Empresa para cancelar parte de la deuda (la otra parte no apelamos). Hacienda Nacional presento Recurso Especial. En septiembre de 2019 el Tribunal (CSRF) rechazó el recurso de la Hacienda Nacional. Hacienda Nacional presentó una queja que fue negada por el tribunal. Proceso aguarda cálculos finales de la Receita Federal.	11.567

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
LATAM Airlines Group S.A.	22° Juzgado Civil de Santiago	C-29.945-2016	Con fecha 18 de enero de 2017, la Sociedad fue notificada de una demanda de responsabilidad civil por la sociedad Inversiones Ranco Tres S.A., representada por el señor Jorge Enrique Said Yarur, la cual fue interpuesta en contra de LATAM Airlines Group S.A., por supuesto incumplimiento de obligaciones contractuales derivadas del contrato de la sociedad, así como también en contra de los directores y ejecutivos Ramón Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por el supuesto incumplimiento de sus funciones como directores y ejecutivos principales de la Compañía y, adicionalmente, en el caso de Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por supuesto incumplimiento en cuanto controladores de obligaciones derivadas del contrato de la sociedad. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 22/03/2017 se procedió a contestar la demanda, presentando la contraria su réplica el 04/04/2017 y LATAM su réplica el 13/04/2017, concluyendo con este trámite la fase de discusión del juicio. Con fecha 02/05/2017 se realizó audiencia de conciliación, donde las partes no llegaron a acuerdo. Con fecha 12/05/2017 el Tribunal dictó el Auto de Prueba, resolución respecto de la cual interpusimos Recurso de Reposición por estar en desacuerdo con ciertos puntos de prueba, el cual fue parcialmente acogido por el Tribunal con fecha 27/06/2017, recibiendo la causa a prueba y concluyendo el término probatorio con fecha 20/07/2017. Con fecha 01 de agosto de 2017 se presentaron nuestras observaciones a la prueba. Con fecha 13 de diciembre de 2017 fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda al no existir hechos imputables a LATAM. El 26 de diciembre de 2017 el demandante presentó recurso de apelación. Con fecha 23 de abril de 2019, la causa fue alegada ante la Corte de Apelaciones de Santiago, la cual con fecha 30 de abril de 2019 confirmó el fallo absolutorio del Tribunal de primera instancia, siendo condenada la contraparte en costas en ambas instancias. El día 18 de mayo de 2019, Inversiones Ranco Tres S.A. interpuso Recurso de casación en la forma y en el fondo respecto al fallo de la Corte de Apelaciones. Con fecha 29 de mayo de 2019, la Corte de Apelaciones tuvo por interpuestos ambos recursos. Con fecha 11/08/21 Inversiones Ranco Tres S.A. solicitó la suspensión de vista del Recurso, atendido el reconocimiento por parte del 2° Juzgado Civil de Santiago del procedimiento de reorganización extranjera conforme a la Ley N° 20.720, por todo el periodo que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por la Corte Suprema. En diciembre de 2022 LATAM solicitó el alzamiento de la suspensión, lo cual fue concedido el 17/02/2023. El 27 de abril de 2023 tuvieron lugar los alegatos ante la Corte Suprema. El 4 de agosto de 2023 la Corte Suprema rechazó los recursos de casación en el fondo y en la forma de Inversiones Ranco Tres S.A. quedando firme y ejecutoriada la resolución que rechaza la demanda. Se realizó la tasación de costas personales y procesales en favor de LATAM tanto por la Corte de Apelaciones como el Tribunal de primera instancia.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	10ª Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo	0061196-68.2016.4.03.6182	Embargos a la Ejecución Fiscal N° 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007.	El 16/02/2017 la ejecución fiscal fue distribuida a la 10ª Vara Federal. El 18/04/2017 se protocolizó una petición informando nuestra solicitud de presentación de garantía. Actualmente se espera la manifestación de la contraparte sobre nuestra petición. Efectuada la sustitución de la garantía. El proceso ha iniciado la etapa de prueba.	35.300

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Receita Federal	5002912.29.2019.4.03.6100	Acción judicial para discutir el débito del proceso administrativo 16643.000085/2009-47, informado en las notas anteriores y que consistía en una notificación para exigir la recuperación del Impuesto a la Renta y Contribución Social sobre la utilidad neta (SCL) derivada del detalle de gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Distribuida la acción el 28/02/2019. Con fecha 01/03/2019 se emite decisión judicial alejando la necesidad de garantía. El 06/04/2020 TAM Linhas Aéreas S.A. tuvo una decisión favorable (sentencia). El Tesoro Nacional puede apelar. Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	10.292
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720852/2016-58	Valor cobrado indebidamente de COFINS importación.	No existe fecha probable de decisión porque depende del juzgado de la entidad administrativa. El 29 de junio de 2023, la empresa decidió realizar una propuesta de convenio con el Tesoro Nacional para el pago de la deuda con los descuentos legales previstos en la ley 246/2022. Debemos esperar la apreciación de la autoridad.	15.253
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo (referente a 2012).	El 29/05/2018 se presentó la defensa administrativa. Proceso convertido en diligencia.	30.800
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aeroviárias)	União Federal	0012177-54.2016.4.01.3400	Juicio para discutir sobre el aumento del 72% de los valores de TAT-ADR (Tarifa de Control de Aeródromo) y TAT-APP (Tarifa de Control de Aproximación) impuesto por el Departamento de Control de Espacio Aéreo ("DECEA").	El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión del Recurso de Apelación presentado por SNEA. El 30 de enero de 2024 SNEA obtuvo una decisión favorable del tribunal en la segunda instancia (TRF1), relacionada a su apelación. SNEA está a la espera de la publicación de la decisión para evaluar la viabilidad de posibles recursos.	101.721
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	2001.51.01.020420-0	TAM, junto con otras compañías del sector aéreo, es parte de una acción de repetición en Brasil, con el objetivo de buscar la declaración de inexistencia de una relación jurídico-tributaria para no verse obligada a recaudar el Adicional de Tarifa Aeroportuaria (ATAERO).	El caso se encuentra pendiente esperando la decisión en las instancias superiores de los tribunales de justicia. La cuantía es indeterminada. Si bien TAM es parte demandante, en la eventualidad de tener una sentencia negativa, TAM podría ser condenada a pagar las costas de la causa.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	19515-720.8 23/2018-11	Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 11/2013 a 12/2017.	El 28/11/2018 se presentó la defensa administrativa. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	124.507
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.93883 2/2013-19	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	22.475
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.93883 4/2013-16	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	16.669
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.93883 7/2013-41	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	21.737
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.93883 8/2013-96	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	13.987
LATAM Airlines Group Argentina, Brasil, Perú, Ecuador, y TAM Mercosur.	Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires	1408/2017	Juicio iniciado con fecha 14/03/2017 por Consumidores libres Coop. Ltda. de provisión de servicios, pidiendo la devolución de ciertas tasas o diferencia del valor de tasas a los pasajeros que en los últimos 10 años hayan comprado un ticket y no lo hayan utilizado.	Después de una discusión de dos años por temas de jurisdicción y competencia, la demanda quedó radicada en el Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires y con fecha 19/03/2019, se presentó la contestación de la demanda. Con fecha 26/3/2021 la Cámara resolvió favorablemente para las demandadas el rechazo de la medida cautelar requerida por la parte actora. La actora solicitó en diversas ocasiones desde esa fecha la apertura a prueba, lo cual fue rechazado por el Juzgado atento la falta de notificación de resoluciones previas. El caso aún no se encuentra abierto a prueba.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.9388 42/2013-54	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución	16.076
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.9388 44/2013-43	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución	14.721
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.93884 1/2013-18	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	14.509
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.72771 9/2019-71	Cobranza del Impuesto PIS/COFINS del periodo de 2014.	Defensa administrativa presentada el 11.01.2020. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	43.256
Latam-Airlines Ecuador S.A.	Tribunal Distrital de lo Fiscal	17509-2014- 0088	Fiscalización del Impuesto a la Renta 2006, en donde nos desconocieron gastos por combustible, tasas, entre otros, por no contar con los sustentos necesarios según lo indicado por la Administración.	Con fecha 06/08/2018 el Tribunal Distrital de lo contencioso tributario emitió la sentencia negando la solicitud de devolución por pago indebido. El 5 de septiembre se procedió a presentar el recurso de Casación en contra de la sentencia emitida por parte del Tribunal, estamos a la espera de la resolución por parte de los jueces de Casación. Al 31/12/18, los abogados han considerado que las probabilidades de recuperar este importe se han reducido al 30-40% debido a la presión de la del Ejecutivo sobre la Corte Nacional de Justicia y en general sobre la judicatura, para que los fallos no afecten a la caja fiscal; así como, al tratarse de diferencias que se basan por insuficiencia en la documentación soporte del gasto. Considerando el porcentaje de pérdida (mayor al 50%) se ha procedido al castigo contable de este recupero. A la presente fecha, la Sala Especializada de lo Contencioso Tributario de la Corte Nacional de Justicia ha resuelto mediante sentencia no aceptar el recurso de casación, por lo que la Compañía se encuentra analizando si realizar acciones adicionales o dar por cerrado el proceso.	12.505
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91055 9/2017-91	Trata de la compensación no homologada de Cofins.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.623

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91054 7/2017-67	Trata de la compensación no homologada de Cofins Exportacion.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	14.579
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91055 3/2017-14	Trata de la compensación no homologada de Cofins Exportacion	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	14.063
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91055 5/2017-11	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en 12/2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	14.815
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91056 0/2017-16	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.953
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91055 0/2017-81	Trata de la compensación no homologada de Cofins expotacion	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	15.001
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91054 9/2017-56	Trata de la compensación no homologada de Cofins expotacion	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.552
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91055 7/2017-01	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.892
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10840.72271 2/2020-05	Juicio administrativo que trata de la cobranza de PIS/Cofins proporcionalidad (año fiscal 2015).	Defensa administrativa presentada el 28.05.2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	34.537
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.97894 8/2019-86	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 4º Trimestre de 2015.	El 14/07/2020 TAM presentó la defesa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	19.178
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.97894 6/2019-97	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 3º Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defesa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.607
TAM Linhas Aereas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.97894 4/2019-06	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 2º Trimestre de 2015.	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.299

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUSS
Latam Airlines Group S.A	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8498-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas, la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 25/06/2020 fuimos notificados de la demanda. Con fecha 04/07/2020 presentamos un recurso de reposición en contra de la resolución que declaró admisible la acción deducida por CONADECUS, cuya resolución a la fecha se encuentra pendiente. Con fecha 11/07/2020 solicitamos al Tribunal dar cumplimiento a la suspensión de la presente causa, decretada por el 2° Juzgado Civil de Santiago, en reconocimiento del procedimiento de reorganización extranjera conforme a la Ley N° 20.720, por todo el periodo que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por el Tribunal. Respecto a esta resolución, CONADECUS presentó Recurso de Reposición, con apelación en subsidio. La reposición fue rechazada por Tribunal con fecha 03/08/2020, teniendo por interpuesto recurso de apelación en subsidio. El 1° de marzo de 2023, la Corte de Apelaciones resolvió omitir la vista de la causa y pronunciamiento respecto a la apelación, en atención a que fue acogida en enero de 2023 la solicitud de LATAM de alzar la suspensión del proceso que fue decretada por resolución de 17 de julio de 2020 en autos rol C-8498-2020 del 23° Juzgado Civil de Santiago, por lo que el expediente fue remitido a primera instancia para continuar la tramitación. El 24 de noviembre de 2023, el tribunal desestimó el recurso de reposición presentado por LATAM contra la resolución que declaró admisible la demanda interpuesta por CONADECUS. En consecuencia, el 4 de diciembre de 2023 LATAM presentó su escrito de contestación de demanda. La cuantía por el momento es indeterminada.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MU\$S
Latam Airlines Group S.A.	25° Juzgado Civil de Santiago	C-8903-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Asociación de Consumidores y Usuarios (AGRECU) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo y difuso de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 07 de julio de 2020 fuimos notificados de la demanda. El 21/08/2020 presentamos nuestra Contestación. Con fecha 01/10/2020 se realizó la audiencia de conciliación donde arribamos a una Conciliación con AGRECU, la que fue aprobada por el Tribunal con fecha 05/10/2020. Con fecha 07/10/2020, el 25° Juzgado Civil certificó que la resolución que aprobó la conciliación se encontraba firme y ejecutoriada. El 04/10/2020 CONADECUS presentó un escrito haciéndose parte y oponiéndose al acuerdo, lo cual fue rechazado con fecha 05/10/2020. CONADECUS solicitó la corrección de oficio el 08/10/2020 y la nulidad de todo lo obrado el 22/10/2020, las cuales fueron rechazadas con costas los días 16/11/2020 y 20/11/2020 respectivamente. LATAM presentó informes dando cuenta de la implementación del acuerdo el 19/05/2021, el 19/11/2021 y el 19/05/2022, concluyendo así la obligación de informar la implementación del acuerdo. El 28/12/22 el Juzgado Civil ordenó el archivo del expediente. CONADECUS interpuso recursos de apelación en contra de estas resoluciones ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, los cuales fueron acumulados bajo el número de ingreso 14.213-2020, cuyos alegatos tuvieron lugar el día 8 de marzo de 2023. Por sentencia de 8 de agosto de 2023, la Corte de Apelaciones rechazó con costas los recursos de apelación de CONADECUS. El 26 de agosto de 2023 CONADECUS dedujo recursos de casación en la forma y en el fondo en contra del fallo de la Corte de Apelaciones para que la Corte Suprema revirtiera la resolución. LATAM solicitó que se declaren inadmisibles dichos recursos por escrito de 13 de septiembre de 2023. El 30 de noviembre de 2023, la Corte Suprema declaró inadmisibles la petición de CONADECUS. El 7 de diciembre de 2023, LATAM solicitó a la Corte de Apelaciones que determinara las costas del procedimiento, las cuales deben ser asumidas por CONADECUS. CONADECUS actualmente no tiene peticiones en contra del acuerdo alcanzado entre LATAM y AGRECU. La cuantía por el momento es indeterminada	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal de Brasil	13074.72642 9/2021-41	Trata de la compensación no homologada de Cofins Complementaria referente el período de julio de 2016 a junio de 2017.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). En espera de la resolución.	19.762
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	2007.34.00.0 09919-3(000 9850-54.200 7.4.01.3400)	Acción que busca revisar la incidencia de la Contribución a la Seguridad Social gravada sobre 1/3 de las vacaciones, pagos por maternidad y licencias por enfermedad / accidente.	Aguarda decisión judicial.	73.962

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal del Trabajo de Brasília/DF	0000038-25.2021.5.10.0017	Acción civil pública interpuesta por el Sindicato Nacional de Aeronautas en la que se pretende condenar a la empresa por el concepto de pago de alimentos diarios en alerta.	Audiencia programada para el 15 de abril de 2024.	13.923
TAM Linhas Aéreas S.A.	UNIÃO FEDERAL	0052711-85.1998.4.01.0000	Acción indemnizatoria tendiente a cobrar a la Unión Federal una tarifa diferenciada por el quiebre del equilibrio económico en los contratos de concesión entre 1988 y 1992. No se puede estimar anticipadamente el monto de la indemnización si la acción es favorable. (Congelamento Tarifário).	En 1993 comenzó la demanda. En 1998 TAM obtuvo sentencia favorable. El proceso llegó a la Corte y en 2019 hubo una decisión desfavorable para la compañía. La empresa ha apelado y está a la espera de una decisión	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de São Paulo	1000115-90.2022.5.02.0312	Acción colectiva por medio del cual el Sindicato dos Aeroviarios solicita pago por trabajo adicional peligroso e insalubre retroactivo y futuro para empleados de mantenimiento/CML	El proceso se encuentra en etapa de conocimiento a la espera de audiencia de instrucción para el 25 de abril de 2024.	15.747
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal	15746.728063/2022-00	Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 2018.	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	18.974
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	1003320-78.2023.4.06.3800	Acción judicial para discutir el débito del proceso administrativo 10611.720630/2017-16 (multa por infracción en registro incorrecto en DI- declaración de importación)	Distribuido el 19/01/2023. La empresa obtuvo una medida cautelar suspendiendo el cobro sin necesidad de garantía. Proceso en espera de respuesta del Tesoro Nacional	21.553
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	12585.720017/2012-84	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 3o trimestre de 2010 (proporcionalidad)	Defensa administrativa presentada. Se denegó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF) que fue denegado. En espera de la resolución de Recurso Especial	10.542
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	10880-982.487/2020-80	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 4o trimestre de 2016 (proporcionalidad)	Defensa administrativa presentada. Se denegó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.322

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.5 30/2022-49	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 1o trimestre de 2018 (proporcionalidad)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución	10.671
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.5 32/2022-38	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 2o trimestre de 2018 (proporcionalidad)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución	11.447
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.5 33/2022-82	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 4o trimestre de 2018 (proporcionalidad)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución	20.154
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	19613.72565 0/2023-86	Aviso de Infracción elaborado para el requerimiento de PIS y COFINS sobre hechos imponibles presuntamente ocurridos entre el 05/2018 al 12/2018.	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución	14.174
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	445-2022	Con fecha 21/05/2022, Agunsa presentó ante el TDLC una solicitud de medida prejudicial preparatoria de exhibición de documentos respecto de Aerosan, Depocargo, Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel y Fast Air, en la cual Agunsa alega haberse visto afectada por supuestas prácticas anticompetitivas en el mercado de almacenaje de carga de importación en el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez.	Fast Air fue notificado el 09/06/2022 y con fecha 13 de junio 2022 presentó una oposición a esta solicitud, la que fue acogida parcialmente por el TDLC el 19 de julio de 2022, fijando como nueva fecha de la exhibición el 22 de agosto (la fecha originalmente fijada por el tribunal era el 1° de julio de 2022). El 25 de julio de 2022 Fast Air repuso contra esta última resolución del tribunal, solicitando que se redujera el ámbito temporal de la exhibición. El 8 de agosto de 2022 se acogió la reposición de Fast Air, acotando aún más el ámbito de documentos a exhibir. El 12 de agosto Fast Air solicitó que se fije una nueva fecha y hora para la audiencia de exhibición. El 17 de agosto el tribunal accedió a la solicitud fijando como fecha para la exhibición el 31 de agosto. Fast Air compareció acompañando 368 archivos y solicitando la confidencialidad y/o reserva de la totalidad de la información exhibida. Las versiones públicas ya fueron agregadas al expediente en calidad de definitivas. En un proceso distinto, pero relacionado, el 20/04/2023 se dio comienzo a un procedimiento no contencioso de consulta iniciado por Aerosan ante el TDLC, en virtud del cual Aerosan solicita al TDLC pronunciarse acerca de si la ejecución de la Resolución Exenta N° 152 de la Dirección Nacional de Aduanas, que otorgó a Agunsa un permiso para operar como almacenista de carga en la instalación denominada Bodega Norte, podría infringir el DL 211. Con fecha 10 de enero de 2024 tuvo lugar la Audiencia Pública de la causa, la cual quedó en estado de acuerdo. La cuantía por el momento es indeterminada.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	489-2023	Medida prejudicial cautelar interpuesta por la Asociación Gremial de Empresas de Turismo A.G. que busca el cese de la implementación del sistema NDC by Latam o, en subsidio, que se suspenda el cobro de la Tarifa de Recuperación de Costos de Distribución y se prohíba a LATAM limitar el inventario de pasajes disponibles para el canal de distribución indirecto.	La medida prejudicial fue inicialmente rechazada en todas sus partes por resolución de 24 de mayo de 2023. Sin embargo, tras acogerse un recurso de reposición de ACHET, dicha resolución fue dejada sin efecto el 8 de junio de 2023, disponiéndose en su lugar que se acoge parcialmente la medida cautelar únicamente en cuanto a suspender la Tarifa de Recuperación de Costos de Distribución y prohibir cualquier limitación injustificada del inventario de pasajes disponibles para el canal de distribución indirecto. Con fecha 27 de julio de 2023 el TDLC emitió un fallo favorable a LATAM, que dejó sin efecto la medida cautelar en su totalidad por no cumplir con los requisitos legales. La cuantía por el momento es indeterminada.	-0-
LATAM Airlines Group S.A.	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8156-2022	Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de la cancelación de pasajes para vuelos internacionales adquiridos por medio de agencias de viajes, solicitando la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo y/o difuso de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 21/09/2023 fuimos notificados de la demanda. Con fecha 30/09/2023 presentamos un recurso de reposición en contra de la resolución que declaró admisible la acción deducida por CONADECUS, el cual fue desestimado por el Tribunal el 11/11/2023. Se mantiene pendiente la resolución de la apelación. Con fecha 18/11/2023 LATAM presentó el escrito de contestación de demanda. La cuantía por el momento es indeterminada.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880.96758 7/2022-48	Trata de la compensación/reembolso no homologada y resarcimiento del Cofins por pago indebido ocurrido el 3° trimestre 2018	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	\$11.518

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUSS
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	NC-388-2011	Con fecha 11/08/2023 la Junta de Aeronáutica Civil ("JAC") presentó ante el TDLC una solicitud de aclaración en relación a la condición VIII.4 de la resolución N° 37/2011 (la "Condición VIII.4"). La solicitud busca imponer una limitación temporal de 5 años a 23 frecuencias asignadas por la JAC a LATAM con posterioridad a la dictación de la Resolución N° 37.	<p>Con fecha 27/08/2023 LATAM presentó un escrito al TDLC solicitando el rechazo de la solicitud de aclaración de la JAC, por consistir ésta en una solicitud de modificación impropia de la Condición VIII.4. Con fecha 13/09/2023 el TDLC rechazó la solicitud de aclaración de la JAC. Con fecha 23/09/2023 la JAC presentó un recurso de reclamación en contra del fallo del TDLC que rechazó su solicitud de aclaración. Con fecha 30/09/2023 LATAM solicitó que se declare inadmisibles (no se acoja a tramitación) el recurso de reclamación presentado por la JAC. Con fecha 02/10/2023 el TDLC declaró admisible (admitió a tramitación) el mencionado recurso de reclamación, resolución en contra de la cual el 07/10/2023 LATAM presentó un recurso de reposición acompañando un informe en derecho. Con fecha 17/10/2023 el TDLC acogió el recurso de reposición de LATAM, enmendando su fallo anterior y declarando no ha lugar al recurso de reclamación interpuesto por la JAC, por improcedente. Con fecha 23/10/2023 la JAC presentó ante la Corte Suprema un recurso de hecho solicitando que se deje sin efecto la resolución del TDLC y que, en su lugar, se declare admisible el recurso de reclamación. El 03/11/2023 LATAM se hizo parte del recurso de hecho y solicitó su rechazo. Con fecha 20/12/2023 el TDLC envió un informe a la Corte Suprema. Con fecha 6 de enero de 2024 la JAC presentó un téngase presente en relación con el informe del TDLC. Con fecha 9 de enero de 2024 LATAM presentó un escrito en respuesta a la presentación de la JAC en la que analiza el informe del TDLC.</p> <p>En un proceso distinto pero relacionado, con fecha 26/09/2023 JetSmart inició un procedimiento no contencioso de consulta en relación con las bases de la futura licitación pública de frecuencias aéreas en la ruta Santiago-Lima, solicitando como medidas cautelares la suspensión de dicha licitación y la mantención de las asignaciones de frecuencias aéreas a sus actuales titulares hasta la finalización del procedimiento de consulta. El 02/10/2023 el TDLC declaró admisible la consulta sólo en cuanto a iniciar un procedimiento para determinar si las reglas establecidas en las bases de licitación pública de las frecuencias aéreas infringen las disposiciones del D.L. N° 211, rechazando la solicitud de medidas cautelares. Con fecha 04/10/2023 JetSmart interpuso dos recursos de reposición en contra de la resolución del TDLC. Con fecha 06/10/2023 la JAC se hizo parte y con fecha 10/10/2023 LATAM se hizo parte del proceso solicitando el rechazo de los recursos de reposición interpuestos por JetSmart. Con fecha 16/10/2023 el TDLC tuvo presente las consideraciones expuestas por LATAM y rechazó los dos recursos de reposición interpuestos por JetSmart. Con fecha 20/10/23 CONADECUS solicitó hacerse parte de este proceso y que se decretaran las mismas cautelares antes rechazadas en dos oportunidades por el TDLC. Con fecha 23/10/23 LATAM presentó un escrito al TDLC requiriendo nuevamente el rechazo de dichas medidas ahora solicitadas por CONADECUS. Con fecha 23 de octubre de 2023, se realizó una subasta pública por parte de la JAC respecto a trece frecuencias internacionales para la ruta Santiago - Lima, LATAM ganó diez de trece de estas rutas. Con fecha 24 de octubre de 2023 JetSmart solicita nuevamente que se dicte una medida cautelar referida al proceso de licitación pública de frecuencias aéreas en la ruta Santiago-Lima, licitación que ya se realizó. El 30 de octubre de 2023, LATAM presentó un escrito solicitando la desestimación de la nueva solicitud de medida cautelar de JetSmart. Con fecha 2 de noviembre de 2023 el TDLC desestimó las últimas solicitudes de CONADECUS y de JetSmart. Con fecha 5 de diciembre de 2023 se publicó en el diario oficial un aviso dando cuenta de la Consulta y que las partes con interés legítimo puedan participar, además se ofició a diferentes organismos. Con fecha 21 de diciembre de 2023 la FNE solicitó ser una parte interviniente en el proceso y pidió extender el plazo para aportar antecedentes. El TDLC aceptó la postergación, quedando como plazo para aportar antecedentes el 5 de febrero de 2024. El 1 de febrero de 2024, LATAM presentó un escrito al TDLC defendiendo su posición y brindando antecedentes sobre la investigación de JetSmart.</p>	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	10880.96761 2/2022-93	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 1o trimestre de 2019 (proporcionalidad).	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución	11.416
TAM Linhas Aéreas S.A.	Superior Tribunal de Justiça (STJ)	0042711-61. 2007.8.05.00 01 (1449899)	Juicio que trata de contrato de representación mercantil firmado directo con la empresa Gm Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo Ltda. en que alega el cierre irregular del contrato, solicitando pagar indemnizaciones.	Esperando el procedimiento ante el Tribunal de Apelación	11.231
LATAM Airlines Group S.A Sucursal Perú	Tribunal Fiscal	12511-2022	Recurso de Apelación por \$34MM, presentado el 11-10-2022 contra la Resolución de Intendencia N° 4070140000100, el cual declaró infundada la reclamación interpuesta por la Compañía el 20-09-2022 contra las Resoluciones de Determinación por supuestas omisiones del Impuesto a la Renta correspondiente al periodo 2014 y multas asociadas por concepto de la infracción tipificada en el numeral 1 del artículo 178° del Código Tributario. Los principales reparos versan en el desconocimiento de SUNAT sobre la aplicación del artículo 8° del CDI entre Perú y Chile respecto a: i) Ingreso obtenido por el contrato de exclusividad del programa Latam Pass con el Banco de Crédito del Perú, ii) Ingreso de venta de millas a partners no aéreos y costo asociado (venta de millas del programa Latam Pass a empresas jurídicas).	Pendiente de resolver.	34.000

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A	UNIÃO FEDERAL	1012674-80.2018.4.01.3400	Acciones legales para que los asociados tengan derecho a cobrar aportes en la nómina a cobrar en base a las ventas brutas.	Acción interpuesta en 2018. Con fecha 01/2020, resolución favorable a la Sociedad para que el cobro de aportes se realice con base en los ingresos brutos. Recientemente la empresa tomó conocimiento que los Tribunales Superiores están dictando decisiones desfavorables para los contribuyentes. Así como los tribunales superiores han fallado de forma desfavorable al contribuyente con una decisión reciente. En diciembre/2023 se retiró el cargo	-0-
LATAM Airlines Perú S.A.	Tribunal Fiscal	Expediente de Apelación N° 2545-2023	Apelación contra la Resolución de Intendencia N° 4070140000253 que declaró fundada en parte la reclamación contra las Resoluciones de Determinación N° 0120030126112 a 0120030126123 y RM N° 0120020037412 a 0120020037423. Los reparos impugnados a través de los valores antes indicados corresponden a la base imponible del IGV por concepto del interlineal nacional (venta nacional doméstica).	Con fecha 16.09.2022 se presentó recurso de reclamación contra las resoluciones de determinación y de multa emitidas por SUNAT; siendo que, mediante la Resolución de Intendencia N° 4070140000253 declaró fundada en parte la reclamación interpuesta por la compañía y, además, (i) rectificó los Anexos N° 01, 04, 05 y 06 de las RD N° 0120030126112 a N° 0120030126123, (ii) el Anexo a las RM N° 0120020037412 a N° 0120020037423, (iii) el saldo a favor del IGV de los períodos tributarios de enero y julio de 2016 contenido en las RD N° 0120030126112 y 0120030126118; y, (iv) rectificó y prosiguió la cobranza de la deuda tributaria contenida en las RD N° 0120030126113 a 0120030126117 y 0120030126119 a 0120030126123 y las RM N° 0120020037412 a 0120020037423. Con fecha 11.01.2023 se interpone recurso de apelación contra la referida resolución, el cual fue admitido a trámite y elevado a la sala 9 del Tribunal Fiscal. A la fecha, el expediente se encuentra pendiente de resolver.	45.162
LATAM Airlines Perú S.A.	Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT)	Expediente de Reclamación N° 4070340000412.	Reclamación contra la Resolución de Determinación N° 0120030130232, la Resolución de Multa N° 0120020038314, notificadas el 22.12.2022 y la Resolución de Determinación N° 0120030130245 por concepto de disposición indirecta de renta no susceptible de posterior control tributario vinculado a los reparos efectuados a la determinación de la renta neta de tercera categoría del ejercicio 2015	El 26 de enero de 2023 la Compañía interpuso recurso de reclamación contra las resoluciones de determinación y de multa emitidas por la SUNAT. Mediante Resolución de Intendencia N° 4070340000928 de fecha 19 de diciembre de 2023 la SUNAT declaró fundado el recurso de reclamación presentado por la Compañía y, en consecuencia, nulas las Resoluciones de Determinación N° 012-003-0130232 y N° 012-003-0130245 y la Resolución de Multa N° 012-002-0038314. A la fecha se encuentra pendiente que la Gerencia de Fiscalización I y a la Gerencia de Fiscalización Internacional y de Precios de Transferencia de la Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales de la SUNAT emita los requerimientos de fiscalización necesarios para subsanar los vicios de nulidad declarados por Intendencia Nacional de Impugnaciones.	185.987

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2023, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 20.
- La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.

(*) La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.

II. Investigaciones gubernamentales.

1) Con fecha 06/04/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N°2530-19, sobre el programa de pasajero frecuente LATAM Pass. La última actividad en esta investigación corresponde a una solicitud de información recibida en mayo de 2019.

2) El 26/07/2019 el SERNAC emitió el Ord. N°12.711 mediante el cual se propuso el inicio de un procedimiento voluntario colectivo respecto de informar eficazmente a los pasajeros sobre los derechos que les asisten en los casos de cancelación de vuelos o no presentación a embarque, como asimismo el deber de restituir las respectivas tasas de embarque conforme lo dispone el art. 133 C del Código Aeronáutico. La Compañía voluntariamente ha decidido participar de este procedimiento, en el cual se ha llegado a acuerdo con fecha 18 de marzo de 2020, lo que implica la devolución de tasas de embarque a partir del 1 de septiembre de 2021, con una cuantía inicial de MUS\$5.165, más MUS\$565, como asimismo la información a cada pasajero que desde el 18 de marzo de 2020 no haya volado, que las tasas de embarque se encuentran a su disposición. El 18/01/2021 el 14° Juzgado Civil de Santiago aprobó el citado acuerdo, publicando LATAM el 10/02/2021 un extracto de la resolución en diarios de circulación nacional, en cumplimiento de la normativa. El 03/09/2021 LATAM inició la ejecución del cumplimiento del acuerdo. En abril y octubre de 2022, y en abril y noviembre de 2023 los auditores externos presentaron informes preliminares acordados a SERNAC. El 03 de septiembre de 2023 concluyó la implementación del procedimiento voluntario colectivo.

3) Con fecha 15/10/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica ("FNE") que da inicio a la investigación Rol N° 2585-19, sobre el Acuerdo entre LATAM Airlines Group S.A. y Delta Air Lines, Inc ("Delta"). Con fecha 13/08/2021, la FNE, Delta y LATAM llegaron a un acuerdo extrajudicial que puso término a esta investigación. El 28/10/21 el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia aprobó el acuerdo extrajudicial alcanzado por LATAM y Delta con la FNE.

4) Con fecha 01/02/2018, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2484-18, sobre el transporte de carga aérea. Con fecha 29 de agosto de 2023 la FNE decidió desacumular parte de los antecedentes de dicha investigación, creando un nuevo Rol N° 2729-23 relativo al transporte de carga efectuada mediante vuelos charter en ruta Santiago-Isla de Pascua durante periodo de pandemia. La última actividad de la investigación Rol N°2484-18 corresponde a un Oficio Ordinario de fecha 28 de agosto de 2023 en virtud del cual la FNE solicita antecedentes adicionales a LATAM, cuya respuesta fue remitida el día 27 de septiembre de 2023.

5) Con fecha 12/08/2021, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2669-21, sobre el cumplimiento de la condición VII de la resolución N° 37/2011 del TDLC relacionado con restricciones en ciertos acuerdos de código compartido. Con fecha 02 de octubre de 2023 la FNE decidió desacumular parte de los antecedentes de dicha investigación, dejando el Rol N° 2737-23 para lo relativo a los acuerdos de código compartido suscritos entre LATAM y Delta que LATAM solicitó modificar, y el Rol N° 2669-21 para el resto de los acuerdos de código compartido. En relación a la investigación con Rol N° 2737-23, con fecha 06/11/2023, la FNE y LATAM llegaron a un acuerdo extrajudicial a fin de permitir que se modifiquen ciertos acuerdos de código compartido entre LATAM y Delta. El 07/12/23 el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia aprobó el acuerdo extrajudicial alcanzado por LATAM y la FNE.

6) La autoridad de libre competencia envió un oficio [o requerimiento] a TAM Linhas Aéreas S.A. (LATAM Airlines Brasil) con el objetivo de obtener informaciones relacionadas a ciertos temas de precios, la que fue recibida por la empresa con fecha 27 de noviembre de 2023. LATAM Airlines Brasil se encuentra cooperando con la autoridad y mantiene su compromiso con la transparencia y el cumplimiento de todas las normas y regulaciones aplicables.

NOTA 31 - COMPROMISOS

(a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con ciertos contratos comprometidos por la Compañía para el financiamiento de los aviones Boeing 777 garantizados por el Export - Import Bank de los Estados Unidos de América, se han establecido límites para algunos indicadores financieros de LATAM Airlines Group S.A. en base consolidada. Bajo cualquier circunstancia, el incumplimiento de estos límites, no genera la aceleración del préstamo.

La Compañía y sus filiales no tienen contratos de crédito que indiquen límites a algunos indicadores financieros de la Compañía o de las filiales, con excepción de los que se detallan a continuación:

Con fecha 12 de octubre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal domiciliada en Florida, cerró una nueva línea de crédito rotativa a cuatro años ("Exit RCF") por MMUS\$ 500 con un consorcio de cinco bancos liderado por JP Morgan Chase Bank, N.A. Al 31 de diciembre de 2023, esta línea de crédito no está girada y se encuentra totalmente disponible. Además, LATAM Airlines Group S.A., junto con Professional Airline Services Inc., una sociedad de Florida y filial de propiedad absoluta de LATAM Airlines Group S.A., emitió (i) el 12 de octubre de 2022, según fue modificado el 3 de noviembre de 2022, un préstamo a cinco años ("Term Loan B") por MMUS\$ 1.100 (MMUS\$ 1.089 vigentes al 31 de diciembre de 2023), (ii) el 18 de octubre de 2022, bonos senior garantizados al 13,375% con vencimiento en 2027 ("Bonos 2027") por un capital total de MMUS\$ 450 y (iii) el 18 de octubre de 2022, bonos senior garantizados al 13,375% con vencimiento en 2029 ("Bonos 2029", junto con los Bonos 2027, los "Bonos") por un capital total de MMUS\$ 700. El Exit RCF, el Term Loan B y los Bonos (en conjunto, el "Financiamiento de Salida") comparten la misma garantía de intangibles compuesta principalmente por el negocio de FFP (Programa de fidelización LATAM Pass), el negocio de carga, ciertos slots, gates y rutas y la propiedad intelectual y las marcas de LATAM. El Financiamiento de Salida contiene ciertas cláusulas que limitan nuestra capacidad y la de nuestras filiales para, entre otras cosas, realizar ciertos tipos de pagos restringidos, incurrir en deudas o gravámenes, fusionarse o consolidarse con otros, enajenar activos, realizar determinadas operaciones con filiales, realizar ciertas actividades empresariales o efectuar ciertas inversiones. Adicionalmente, los acuerdos incluyen una restricción de liquidez mínima, que nos exige mantener un nivel mínimo de liquidez, medida a nivel consolidado de la Compañía (LATAM Airlines Group S.A.), de MMUS\$ 750 en todo momento.

El 3 de noviembre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal de Florida, modificó y extendió la línea de crédito rotativa ("RCF") de 2016 con un consorcio de trece instituciones financieras liderado por Citibank, N.A., garantizado por aeronaves, motores y repuestos por un monto total comprometido de MMUS\$ 600. El RCF incluye restricciones de liquidez mínima medidas a nivel consolidado de la Compañía (con un nivel mínimo de MMUS\$ 750) y medidas individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. en conjunto (con un nivel mínimo de MMUS\$ 400). El cumplimiento de estas restricciones es un pre-requisito para poder utilizar la línea; en caso de estar utilizada, el cumplimiento de dichas restricciones debe ser comunicado periódicamente, y el incumplimiento puede gatillar una aceleración del préstamo. Al 31 de diciembre de 2023, esta línea de crédito no está girada y se encuentra totalmente disponible.

El 3 de noviembre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal de Florida, suscribió un préstamo a cinco años ("Spare Engine Facility") con, entre otras instituciones, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, actuando a través de su sucursal de Nueva York, como agente del préstamo, garantizado por motores de repuesto por un importe principal de MMUS\$ 275. Al 31 de diciembre de 2023 el saldo pendiente total del Spare Engine Facility es de MMUS\$ 266,8. El préstamo incluye restricciones de liquidez mínima medida a nivel consolidado de la Compañía (con un nivel mínimo de MMUS\$ 750) y medido individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de MMUS\$ 400 en conjunto).

Al 31 de diciembre de 2023, la Compañía cumple con las restricciones mencionadas de liquidez mínima.

b) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acreeedor Garantía	Nombre deudor	Cantidad	Tipo	Monto MUS\$	Fecha de liberación
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA	LATAM Airlines Perú S.A.	49	Carta de Crédito	202.583	11-ene-24
SÉTIMA TURMA DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO - PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL - DECEA - 0012177-54.2016.4.01.3400	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	57.554	20-abr-25
ISOCELES	LATAM Airlines Group S.A.	1	Carta de Crédito	41.000	01-ago-26
UNIÃO FEDERAL (FAZENDA NACIONAL)	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	33.045	30-jul-24
UNIÃO FEDERAL - PGFN	ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	2	Póliza de Seguro	21.538	22-feb-25
UNIÃO FEDERAL - PGFN	TAM Linhas Aereas S.A.	4	Póliza de Seguro	21.131	28-sept-24
UNIÃO FEDERAL - FAZENDA NACIONAL	ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	2	Póliza de Seguro	17.838	14-abr-25
UNIÃO FEDERAL	TAM Linhas Aereas S.A.	5	Póliza de Seguro	11.226	04-feb-25
FUNDAÇÃO DE PROTECAO E DEFESA DO CONSUMIDOR PROCON	TAM Linhas Aereas S.A.	7	Póliza de Seguro	10.844	02-abr-24
VARA DAS EXECUÇÕES FISCAIS ESTADUAIS DE SÃO PAULO - FORO DAS EXECUÇÕES FISCAIS DE SÃO PAULO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	9.752	04-mar-25
AMERICAN ALTERNATIVE INS. CO. C/ O ROANOKE INS. GROUP INC	LATAM Airlines Group S.A.	19	Carta de Crédito	6.305	01-feb-24
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO	ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	2	Póliza de Seguro	6.263	31-dic-99
BBVA	LATAM Airlines Group S.A.	1	Carta de Crédito	3.800	23-ene-25
1ª VARA DE EXECUÇÕES FISCAIS E DE CRIMES CONTRA A ORDEM TRIB DA COM DE FORTALEZA	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	2.962	31-dic-99
FUNDAÇÃO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR DE SÃO PAULO - PROCON	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	5.016	07-mar-25
BOND SAFEGUARD INSURANCE COMPANY	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	2.700	20-jul-24
COMISIÓN EUROPEA	LATAM Airlines Group S.A.	1	Carta de Crédito	2.598	29-mar-24
UNIAO FEDERAL (FAZENDA NACIONAL)	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	2.457	16-nov-25
17ª VARA CÍVEL DA COMARCA DA CAPITAL DE JOÃO PESSOA/PB	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	2.527	25-jun-28
PROCON - FUNDAÇÃO DE PROTECAO E DEFESA DO CONSUMIDOR	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Póliza de Seguro	4.178	17-nov-25
JFK INTERNATIONAL AIR TERMINAL LLC	LATAM Airlines Group S.A.	1	Carta de Crédito	2.300	27-ene-24
METROPOLITAN DADE CONTY (MIAMI - DADE AVIATION DEPARTMENT)	LATAM Airlines Group S.A.	6	Carta de Crédito	2.462	13-mar-24

Acreeedor Garantía	Nombre deudor	Cantidad	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
SÉTIMA TURMA DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO - PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL - DECEA - 0012177-54.2016.4.01.3400	ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	1	Póliza de Seguro	2.245	07-may-25
SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR	LATAM-Airlines Ecuador S.A.	4	Carta de Crédito	2.130	08-may-24
VARA DE EXECUÇÕES FISCAIS ESTADUAIS DA COMARCA DE SÃO PAULO/SP - EXECUÇÃO FISCAL N.º 1507367-03.2016.8.26.0014	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	2.025	24-abr-25
SOCIEDAD CONCESIONARIA NUEVO PUDAHUEL S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	18	Carta de Crédito	1.551	29-mar-24
14ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL / TRIBUNAL: 7ª TURMA DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO - ANULATÓRIA N.º 0007263-25.2008.4.01.3400	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.867	29-may-25
UNIÃO FEDERAL, REPRESENTADO PELA PROCURADORIA SECCIONAL DA FAZENDA NACIONAL EM CAMPINAS	ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	1	Póliza de Seguro	1.931	30-nov-25
FIANÇA TAM LINHAS AÉREAS X JUIZ FEDERAL DE UMA DAS VARAS DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DE BRASÍLIA/	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.810	31-dic-99
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.	LATAM Airlines Group S.A.	32	Carta de Crédito	1.628	15-ene-24
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	964	31-dic-99
UNIDAD ADMINISTRATIVA BOGOTÁ	LATAM Airlines Group S.A.	4	Carta de Crédito	1.432	17-abr-24
JUIZO DE DIREITO DA VARA DA FAZENDA PUBLICA ESTADUAL DA COMARCA DA CAPITAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.435	31-dic-99
JFK INTERNATIONAL AIR TERMINAL LLC	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.300	25-ene-24
MUNICIPIO DO RIO DE JANEIRO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.239	31-dic-99
AENA AEROPUERTOS S.A	LATAM Airlines Group S.A.	2	Carta de Crédito	2.370	15-nov-24
CITY OF LOS ANGELES, DEPARTMENT OF AIRPORTS	LATAM Airlines Group S.A.	5	Carta de Crédito	1.074	02-ene-24
FUNDAÇÃO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR DO ESTADO DE SÃO PAULO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.152	31-dic-99
PARQUE DE MAETERIAL AERONAUTICO DO GALEAO - PAMA GL	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.053	18-jun-24
Total				<u>497.285</u>	

Las cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso se incluyen en Nota 16 Propiedades, plantas y equipos letra (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos, en numeral (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía.

NOTA 32 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

(a) A continuación, se detallan las transacciones con partes relacionadas:

RUT	Nombre	Naturaleza de relación	País de origen	Naturaleza de transacciones	Moneda o unidad de ajuste	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
						2023	2022
						MUS\$	MUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	124	87
81.062.300-4	Costa Verde Aeronáutica S.A.	Accionista	Chile	Préstamos recibidos (*)	US\$	—	(231.714)
				Intereses recibidos (*)	US\$	—	(21.329)
				Aporte de capital	US\$	—	170.962
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A. (**)	Accionista común	Chile	Ingresos por servicios prestados	CLP	—	36
96.989.370-3	Rio Dulce S.A. (**)	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	—	2
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	Arriendos de inmuebles recibidos	ARS	(59)	(63)
				Recuperación de gastos	ARS	3	—
Extranjera	TAM Aviação Executiva Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	Servicios prestados transporte pasajeros	BRL	—	4
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios recibidos interlineal	US\$	(22.107)	(23.110)
				Servicios prestados interlineal	US\$	31.020	37.855
				Servicios recibidos handling	US\$	(252)	—
				Servicios prestados handling	US\$	—	692
				Servicios recibidos millas	US\$	(4.657)	(4.974)
				Servicios prestados millas	US\$	1.683	894
				Servicios prestados/ recibidos otros	US\$	1.424	(1.238)
				Servicios recibidos interlineal	US\$	(144.239)	(111.706)
				Servicios prestados interlineal	US\$	127.145	102.580
				Servicios recibidos millas	US\$	(11.069)	(3.992)
				Servicios prestados millas	US\$	7.328	2.410
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	Préstamos recibidos (*)	US\$	—	(233.026)
				Intereses recibidos (*)	US\$	—	(10.374)
				Aporte de capital	US\$	—	163.979
				Servicios prestados Handling	US\$	(3.657)	(4.340)
				Venta de Motor	US\$	—	19.405
				Joint venture	US\$	(10.000)	—
				Arriendos de inmuebles prestados	US\$	86	—
				Servicios prestados/ recibidos otros	US\$	982	(311)
				Préstamos recibidos (*)	US\$	—	(240.440)
				Intereses recibidos (*)	US\$	—	(26.153)
				Aporte de capital	US\$	—	163.979
Extranjera	QA Invements 2 Ltd	Accionista común	Reino Unido	Préstamos recibidos (*)	US\$	—	(7.414)
				Intereses recibidos (*)	US\$	—	(15.780)
Extranjera	Lozuy S.A.	Accionista común	Uruguay	Préstamos recibidos (*)	US\$	—	(57.928)
				Intereses recibidos (*)	US\$	—	(5.332)

(*) Operaciones correspondientes a los préstamos DIP tramo C.

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están revelados en Nota 9.

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de mercado y debidamente informadas.

(**) Relacionada hasta noviembre 2022

(b) Compensaciones al Directorio y Ejecutivos Principales

A continuación, se desglosa la información sobre compensaciones de Directores y de Ejecutivos Principales, para lo cual se consideran los cargos de estructura organizacional interna de Vicepresidente, Gerentes Generales y Directores.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	12.815	10.651
Dieta de directores	1.429	1.109
Beneficios no monetarios	606	565
Beneficios a corto plazo	13.604	11.814
Beneficios por terminación	59	1.157
Total	28.513	25.296

Conforme lo instruye la legislación vigente, la Junta Ordinaria de Accionista de fecha 20 de abril del 2023, acordó la cuantía de las remuneraciones anuales del Directorio para el período que va desde esa fecha hasta la celebración de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro del primer trimestre del 2024. En este contexto, se aprobó además de la remuneración base, por concepto de remuneración adicional para cada miembro del Directorio, una cantidad incremental de acuerdo con los siguientes criterios:

(a) Por el primer año desde su designación, esto es hasta el 15 de noviembre de 2023, siempre que el Director sirva de manera continua en su cargo, cada Director tendrá derecho a recibir una cantidad adicional a la remuneración base, equivalente a 9.226.234 unidades de remuneración o “URAs”.

(b) Por el segundo año desde su designación, esto es por el período comprendido desde el término del primer aniversario desde su designación y hasta el 15 de noviembre del 2024, cumpliendo igual condición que lo mencionado de manera anterior y aprobada por la Junta Ordinaria del primer trimestre 2024, cada Director tendrá derecho a recibir otra cantidad adicional equivalente a 9.226.234 URAs.

(c) Asimismo, cada Director que pase a formar parte del Comité de Directores, también recibirá por concepto de remuneración adicional una cantidad variable, equivalente a un tercio (1/3) adicional calculado sobre la remuneración incremental que al respectivo miembro del Comité le corresponda como Director de conformidad con lo acordado por la Junta Ordinaria de Accionistas.

Para efectos de su pago, el valor de cada URAs se considerará por vía referencial equivalente al precio de una acción de la Sociedad. En consecuencia, las URAs serán pagadas al precio promedio ponderado de las transacciones bursátiles de las acciones de la Sociedad durante el período de 10 días hábiles anterior a la fecha que se hagan efectivas (“Precio Promedio Ponderado”). Para efectos del cálculo del Precio Promedio Ponderado, se considerarán las transacciones en las bolsas de valores nacionales, así como también en aquellas bolsas extranjeras reconocidas a nivel nacional en las que puedan eventualmente volver a listarse los American Depositary Shares de LATAM.

Los montos pagados durante el ejercicio 2023 por este concepto, conforme a lo anterior, son:

	Pagadas durante el ejercicio 2023 MUS\$
URAs Directores	481
URAs Comité de Directores	53
Total	<u>534</u>

NOTA 33 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

(a) Plan de compensaciones LP3 (2020- 2023)

La Sociedad implementó un programa para un grupo de ejecutivos, que duró hasta marzo de 2023, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2020 y marzo de 2023, en donde el porcentaje de cobro, era anual y acumulativo. La metodología era una asignación, de cantidad de unidades, en donde se ponía una meta del valor de la acción.

El bono se activaba, si se cumplía el objetivo del precio de la acción definida en cada año. En caso que el bono se acumulara hasta el último año, el bono total se duplicaba (en caso que el precio de la acción se haya activado).

Este Plan de compensaciones finalmente no se ejecutó debido a que el precio de la acción exigible para su cobro estaba bajo el objetivo inicial.

(b) CIP (Corporate Incentive Plan)

Como se indicó en la Nota 22, en el contexto de la salida del Procedimiento Capítulo 11, la Compañía implementó un programa de retención de talento de los empleados de la Compañía el cual se encuentra dividido en tres categorías. La primera de ellas (i.e., Empleados No Ejecutivos) simplemente contempla pagos garantizados en dinero a los respectivos empleados en fechas determinadas dependiendo del país donde está contratado el empleado. Por otra parte, las restantes dos categorías (i.e., Ejecutivos No Parte del GEM y Ejecutivos GEM) contemplaron el otorgamiento de Unidades sintéticas de remuneración (las “Unidades”) que por vía referencial, se consideran como equivalentes al precio de una acción de LATAM Airlines Group S.A. y en consecuencia, en caso que ellas se hagan efectivas, otorgan al trabajador el derecho a recibir el pago en dinero que resulte de multiplicar el número de Unidades que se hagan efectivas por el valor por acción de LATAM Airlines Group S.A. que se deba considerar conforme al CIP.

A continuación, mayores detalles de estas dos categorías.

Ejecutivos No Parte del GEM

El primer subprograma aplica a los ejecutivos senior no parte del GEM (Global Executive Meeting - Gerentes Senior, Gerentes, Subgerentes). En este contexto, este programa contempla dos bonos distintos: (1) un bono de retención, consistente en el monto en dinero resultante de Unidades que son asignadas al respectivo empleado, haciéndose efectivas estas Unidades en un 20% al mes 15 y en un 80% al mes 24, en cada caso, contados desde la fecha de salida del Procedimiento Capítulo 11 (i.e., el 3 de noviembre de 2022) (la “Fecha de Salida”). Este es en consecuencia, un pago garantizado para estos empleados; y (2) un bono asociado al rendimiento definido en base al cumplimiento de ciertos indicadores financieros de LATAM Airlines Group S.A. y sus Filiales, que se encuentra reflejado en la nota 19(b), haciéndose efectivo en un 20% al mes 15 y en un 80% al mes 24, en cada caso, desde la Fecha de Salida. En consecuencia, este es un pago eventual que sólo se hace efectivo en caso que se cumplan dichos indicadores.

Ejecutivos GEM

Aplica a los altos ejecutivos de la Compañía que forman parte del GEM (CEO y empleados cuya descripción de cargos es de “vicepresidentes” o “directores”). Los empleados que participan de este programa pueden optar a recibir pagos en dinero efectivo por concepto de Unidades. Estas Unidades son las siguientes:

1. “RSUs” (Retention Shares Units): Esto es, Unidades asociadas a la permanencia del empleado en la Compañía, y en consecuencia, están asociadas al transcurso del tiempo. En su totalidad, el CIP contempla hasta 3.107.603.293 RSUs las cuales se hacen efectivas por parcialidades en los términos que se indican a continuación.

Como regla general, las RSUs serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 24, mes 36 y mes 42, en cada caso, contado desde la Fecha de Salida. Lo anterior, sujeto que haya ocurrido un evento gatillante relacionado con el volumen de transacciones de valores emitidos por LATAM Airlines Group S.A. en los términos contemplados en el CIP (en adelante, un “VTE” – Volume Triggering Event). El número de RSUs que efectivamente se haga efectivo estará determinado en función de los recursos netos acumulados a consecuencia de un VTE en la respectiva fecha de determinación (en adelante, este ajuste será referido como el “Factor Pro Rata”).

Sin perjuicio de lo anterior, el CIP contempla también un “Vesting Mínimo Garantizado” conforme al cual, el porcentaje de RSUs que se indica a continuación se hará efectivo en cada fecha que se indica, incluso en caso de no haber ocurrido un VTE. Lo anterior, neto de las RSUs que eventualmente puedan haberse hecho efectivas con anterioridad.

Vesting Mínimo Garantizado de RSUs	
	Porcentaje de Unidades que se hacen efectivas
Mes 30 desde Fecha de Salida	20%
Mes 42 desde Fecha de Salida	30%
Mes 60 desde Fecha de Salida	50%

2. “PSUs” (Performance Shares Units): Esto es, Unidades asociadas tanto a la permanencia del empleado en la Compañía como al rendimiento de LATAM Airlines Group S.A. medido en función del precio de la acción. En consecuencia, al igual que las RSUs, estas Unidades están asociadas al transcurso del tiempo. Sin embargo, las PSUs consideran también el valor de mercado de la acción de LATAM Airlines Group S.A. considerando un mercado líquido. Con todo, en tanto no exista dicho mercado líquido, el precio de la acción será determinado en función de transacciones representativas. En su totalidad, el CIP contempla hasta 4.251.780.158 PSUs las cuales se hacen efectivas por parcialidades en los términos que se indican a continuación.

Como regla general, las PSUs serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 24, mes 36 y mes 42, en cada caso, contado desde la Fecha de Salida. Lo anterior, sujeto a que (i) haya ocurrido un VTE; y (ii) que el cociente (en adelante, el “Cuociente Precio Neto/Precio ERO” (EQUITY RIGHTS OFFERING)) entre el precio neto de las ventas originadas en un VTE, dividido por el precio por acción al que fueron colocadas las acciones emitidas en virtud del aumento de capital acordado en Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. de fecha 5 de julio de 2022 (esto es, US\$0,01083865799), sea superior a 150%. El número de PSUs que efectivamente se haga efectivo estará determinado en función del Factor Pro Rata y el Cuociente Precio Neto/Precio ERO).

De lo expuesto fluye que las PSUs constituyen un pago eventual y no garantizado.

Adicionalmente, algunos de los Ejecutivos GEM tendrán también derecho a recibir un pago fijo y garantizado en dinero (“MPP” – Management Protection Plan) en determinadas fechas conforme al Plan, a razón de un 33% en el mes 18 contado desde la Fecha de Salida, un 34% en el mes 24 desde la Fecha de Salida, y un 33% en el mes 30 desde la Fecha de Salida. Por otro lado, aquellos empleados que puedan optar a este MPP, podrán optar también a un número limitado de RSUs adicionales (“MPP Based RSUs”). En su totalidad, el CIP contempla 1.438.926.658 MPP Based RSUs. Como regla general, las MPP Based RSUs serán elegibles para hacerse efectivas en los mismo términos y condiciones que las RSUs; en el entendido, sin embargo, que ellas serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 18, mes 24 y mes 30, en cada caso, contado desde la Fecha de Salida.

En todos los casos, los respectivos empleados deben haberse mantenido como tales en la Compañía a la correspondiente fecha de devengo para optar a recibir estos beneficios.

Dadas las características de este programa, se ha registrado de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 “Pagos basados en acciones” y ha sido considerado como un “cash settlement award” y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo que forma parte de los rubros Cuentas por pagar comerciales, otras cuentas por pagar y Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes, el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada estado financiero con efecto en resultado del período clasificado en la línea “Gastos de administración” del Estado de Resultados Consolidado por función.

El valor justo ha sido determinado sobre la base del valor actual y de la mejor estimación del valor futuro de la acción de la Sociedad, multiplicado por el número de unidades bases otorgadas. Dicha estimación fue realizada en base al Plan de Negocios de la compañía y sus principales indicadores como EBITDAR, deuda neta ajustada.

El movimiento de las unidades asignadas al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	Saldos iniciales al 01.01.2023	Asignadas durante el período	Otorgadas (vesting)	Ejercidas durante el período	Anuladas / Canceladas durante el período	Saldos finales al 31.12.2023
RSU - Retención	—	3.107.603.293	—	—	(121.146.360)	2.986.456.933
PSU - Rendimiento	—	4.251.780.158	—	—	(242.192.091)	4.009.588.067
MPPBASEDRSU - Protección	—	1.438.926.658	—	—	(192.047.245)	1.246.879.413
Total	—	8.798.310.109	—	—	(555.385.696)	8.242.924.413

NOTA 34 - ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado las siguientes transacciones no monetarias relacionadas principalmente con:

a.1.) Importes procedentes de la emisión de acciones al 31 de diciembre de 2022:

Detalle	MUS\$
Emisión de acciones	800.000
Costos de emisión	(80.000)
Compensación DIP Junior	(170.962)
Total Flujo de Caja	549.038

Asociado al aumento de capital por MUS\$ 800.000, se recibieron en efectivo MUS\$ 549.038 y que se presentan en flujo de caja de actividades de financiamiento. A su vez, se compensaron MUS\$ 170.962 que corresponde a la deuda mantenida con el accionista Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA. Adicionalmente, en dicho aumento de capital se compensaron MUS\$ 80.000, relacionado con costos de emisión y colocación de acciones, que se presentan dentro de Otras reservas varias del patrimonio.

a.2.) Importe procedentes de la emisión de otros instrumentos de patrimonio al 31 de diciembre de 2022:

Detalle	Bono convertible H	Bono convertible I	Total Bonos convertibles
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Valor Razonable (ver nota 24)	1.372.837	4.097.788	5.470.625
Liquidación de reclamaciones	—	(828.581)	(828.581)
Costos de Emisión	(24.812)	(705.467)	(730.279)
Compensación DIP Junior	(327.957)	(381.018)	(708.975)
Total Flujo de caja	1.020.068	2.182.722	3.202.790

El pago de la compensación de DIP Junior corresponde al pago de DIP Junior mediante la emisión de Bonos Convertibles suscritos por los accionistas Delta Air Lines, Inc y QA Investment Ltd. por MUS\$ 327,957 y otros acreedores por MUS\$ 381.018.

a.3.) Como resultado de la salida del Capítulo 11, en relación a las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, se procedió a realizar la conversión en acciones para los Bonos G e I, por un total de MUS\$ 3.610.470 y a una disminución en dicho rubro con efecto en resultado el cual se incluye en Ganancia (Pérdida) de actividades de reestructuración por MUS\$ 2.550.306 (ver nota 26d) y con efecto en resultados en ingresos financieros por MUS\$ 420.436 (ver nota 26e).

a.4.) Como resultado de la salida del Capítulo 11, el rubro Otros pasivos financieros disminuyó su saldo en MUS\$ 2.673.256, que se detalla en letra, d). La apertura de esta disminución corresponde principalmente a MUS\$ 491.326 (ver nota 26e), MUS\$ 354.249 (disminución con efecto en Propiedad, plantas y equipos, relacionado principalmente al efecto por cambio de tasa), MUS\$ 381.018 relacionado a la compensación de la deuda con efecto en aumento de Capital, MUS\$ 1.443.066 asociado a la conversión de deuda en acciones y otros efectos menores por MUS\$ 3.596.

a.5.) La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con activos por derechos de uso, pasivos por arrendamientos y arrendamientos financieros.

(b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Fondos de anticipos restringidos	20.572	(26.918)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(2.173)	(5.441)
Impuestos sobre transacciones financieras	(6.803)	(2.134)
Garantías	4.406	(47.384)
Derivados de cobertura	30.413	35.857
Depósitos judiciales	(16.349)	(20.661)
Garantías márgenes de derivados	(2.559)	(40.207)
Pagos de primas de derivados	(47.853)	(23.372)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	(20.346)	(130.260)
Depósito de garantía recibido por la venta de aeronaves	48.258	6.300
Recupero seguro	11.000	—
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	59.258	6.300
Derivados de tasas de interés	15.934	—
Fondos entregados como anticipos restringidos	—	(313.090)
Pagos de reclamaciones asociadas a la deuda.	—	(21.924)
Impuesto timbre y estampilla	—	(33.259)
Impuestos sobre transacciones financieras	(4.529)	—
Asesorías legales relacionadas con la deuda	—	(87.993)
Colocación garantía RCF	—	(7.500)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	11.405	(463.766)

(c) Dividendos:

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, no hubo desembolsos asociados a este concepto.

(d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2022	Flujos			Movimientos no flujo			Saldo al 31 de diciembre de 2023
		Obtención		Pago	Interés devengado y otros	Reclasificaciones (***)		
		Capital (*)	Capital (**)	Interés				
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Préstamos bancarios	1.385.995	—	(81.952)	(153.791)	189.272	(310.090)	1.029.434	
Obligaciones garantizadas	325.061	—	(19.726)	(20.309)	20.686	(1.790)	303.922	
Otras obligaciones garantizadas	474.304	—	(56.519)	(42.283)	43.037	11.811	430.350	
Obligaciones con el público	1.289.799	—	—	(155.655)	168.694	—	1.302.838	
Arrendamientos financieros	1.088.239	—	(183.374)	(48.272)	58.076	(13.123)	901.546	
Otros préstamos	2.028	—	(434)	—	(70)	(1.420)	104	
Pasivos por arrendamientos	2.216.454	—	(225.358)	(173.924)	1.150.822	—	2.967.994	
Total Obligaciones con instituciones financieras	6.781.880	—	(567.363)	(594.234)	1.630.517	(314.612)	6.936.188	

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2021	Flujos			Movimientos no flujo			Saldo al 31 de diciembre de 2022	
		Obtención		Pago	Asesorías Legales relacionadas con la deuda	Extinción de la deuda bajo Capítulo 11	Interes devengado y otros		Reclasificaciones
		Capital (*)	Capital (**)	Interés					
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		
Préstamos a exportadores	159.161	—	—	—	(161.975)	2.814	—		
Préstamos bancarios	521.838	982.425	(36.466)	(10.420)	—	(196.619)	1.385.995		
Obligaciones garantizadas	510.535	—	(18.136)	(13.253)	(25)	13.882	(167.942)		
Otras obligaciones garantizadas	2.725.422	3.658.690	(5.408.540)	(391.639)	(91.247)	(381.018)	474.304		
Obligaciones con el público	2.253.198	1.109.750	(1.501.739)	(17.499)	—	(843.950)	1.289.799		
Arrendamientos financieros	1.189.182	—	(270.734)	(34.201)	—	(37.630)	1.088.239		
Otros préstamos	76.508	1.467.035	(1.523.798)	(5.628)	3.281	(56.176)	2.028		
Pasivos por arrendamientos	2.960.638	—	(131.917)	(49.076)	(2)	(995.888)	2.216.454		
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.396.482	7.217.900	(8.891.330)	(521.716)	(87.993)	(2.673.256)	6.781.880		

(*) Durante el ejercicio 2023, la Compañía no obtuvo financiamiento. Durante el ejercicio 2022, la Compañía obtuvo MUS\$ 2.361.875 en importes procedentes de préstamos de largo plazo y MUS\$ 4.856.025 de importes procedentes de préstamos de corto plazo, lo que totaliza MUS\$ 7.217.900.

(**) Al 31 de diciembre de 2023 los reembolsos de préstamos por MUS\$ 342.005 y pagos de pasivos por arrendamientos por MUS\$ 225.358, revelados en flujos por actividades de financiación y para 31 de diciembre de 2022 los reembolsos de préstamos por MUS\$ 8.759.413 y pagos de pasivos por arrendamientos por MUS\$ 131.917 revelados en flujos por actividades de financiación.

(***) Como resultado de la salida del Capítulo 11, los Préstamos bancarios disminuyeron principalmente en MUS\$ 297.161, relacionado a la baja del claim de TAM Linhas Aéreas S.A., el cual estaba pendiente de resolución a la salida del proceso de Capítulo 11 y que fue compensado durante el 2023 con un fondo entregado a un agente como anticipos restringidos realizado en el mes de noviembre de 2022.

A continuación, se detallan obtenciones (pagos) de flujos relacionados al financiamiento:

Flujo de	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de					
	2023			2022		
	Obtención Capital	Pagos		Obtención Capital	Pagos	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Financiamiento de aeronaves	—	(251.388)	(76.497)	—	(331.292)	(52.088)
Pasivos por arrendamientos	—	(225.358)	(173.924)	—	(131.917)	(49.076)
Financiamiento no relacionado a aeronaves	—	(90.617)	(343.813)	7.217.900	(8.428.121)	(420.553)
Total Obligaciones con instituciones financieras	—	(567.363)	(594.234)	7.217.900	(8.891.330)	(521.717)

(e) Anticipos de aeronaves

Corresponde a flujos de efectivo asociados a compras de aeronaves, los cuales se incluyen en el estado de flujo de efectivo consolidado, en el rubro de Compras de propiedades, plantas y equipos.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Aumentos (pagos)	(142.782)	(23.118)
Recuperos	215.362	3.037
Total flujo de efectivo	72.580	(20.081)

(f) Adiciones de activo fijo e intangibles

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de		
Compras de Propiedades, plantas y equipos:	795.787	780.538
Adiciones asociados a mantenimiento	337.126	486.231
Otras adiciones	458.661	294.307
Compras de activos intangibles	68.052	50.116
Otras adiciones	68.052	50.116

(g) El efecto neto de la aplicación de hiperinflación en el estado flujo de efectivo consolidado corresponde a:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(47.569)	(36.701)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	3.661	(146)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	—	7.703
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	43.908	29.144
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	—	—

(h) Activaciones de mantenimiento arrendado

Los pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios incluyen el valor pagado asociado a las activaciones de mantenimiento arrendado por MUS\$294.549 (MUS\$149.142 al 31 de diciembre de 2022).

(i) Pagos de préstamos a entidades relacionadas al 31 de diciembre de 2022:

	MUS\$
Delta Air Lines, Inc.	(78.947)
Qatar Airways	(78.947)
Costa Verde Aeronáutica S.A.	(257.533)
Lozuy S.A.	(107.122)
QA Investments Ltd	(242.967)
QA Investments 2 Ltd	(242.967)
Total pagos de préstamos a entidades relacionadas	(1.008.483)

NOTA 35 - MEDIOAMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A tiene un compromiso con el desarrollo sostenible buscando generar valor social, económico y ambiental para los países donde opera y para todos sus stakeholders. La empresa gestiona los temas socio-ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad. La compañía tiene el compromiso de monitorear y mitigar su impacto al medioambiente en todas sus operaciones terrestres y aéreas, siendo un actor clave en la solución y búsqueda de alternativas para los desafíos de la compañía y de su entorno.

Las principales funciones de la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad en temas de medioambiente, en conjunto con las diversas áreas de la compañía, es velar por mantener el cumplimiento legal ambiental en todos los países donde está presente, implementar y mantener un sistema de gestión ambiental corporativo, usar de forma eficiente los recursos no renovables como el combustible de los aviones, disponer de forma responsable sus residuos, y desarrollar programas y acciones que le permitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, buscando generar beneficios ambientales, sociales y económicos para la compañía y los países donde opera.

La estrategia de sostenibilidad de LATAM lanzada en el año 2021 se fundamenta en 4 frentes de acción: Sistema de Gestión Ambiental, Cambio Climático, Economía Circular y Valor Compartido. Con estos pilares, la compañía busca generar valor social, ambiental y económico para la sociedad y la compañía, anticipándose a riesgos propios de los desafíos en sostenibilidad que plantea el escenario actual y futuro.

A continuación, se presentan los aspectos abordados en cada pilar de la estrategia:

Sistema de Gestión Ambiental

La compañía está trabajando en estandarizar su sistema de gestión ambiental a nivel transversal y bajo una misma estructura, para esto, certificó su operación bajo la Etapa II del Programa de Evaluación Ambiental de IATA (IEnvA), el cual está diseñado para evaluar y mejorar la gestión ambiental de las aerolíneas, dado que además de estar basado en la norma ISO 14001, involucra las mejores prácticas de la industria.

Gestión del Cambio Climático

Con el objetivo de gestionar su huella de carbono y contribuir a la protección de ecosistemas estratégicos de la región, LATAM aspira a reducir y compensar el equivalente al 50% de las emisiones domésticas al año 2030 y buscar ser carbono neutro al año 2050, para esto ha enfocado su estrategia en:

1. Operación eficiente: con la implementación de LATAM Fuel Efficiency, programa corporativo de uso eficiente de combustible y que considera iniciativas en todas las áreas de la compañía que tienen impacto sobre el consumo de combustible.
2. Combustibles alternativos sostenibles (SAF): dada la importancia del Combustible Sostenible de Aviación (SAF) para combatir el cambio climático a largo plazo, LATAM está desarrollando un plan de trabajo con enfoque en Brasil y Colombia, que cuenta con una reconocida y larga experiencia en biocombustibles; y Chile, país con alto potencial de desarrollo en hidrógeno verde.
3. Compensación de emisiones: LATAM ha asumido un compromiso integral con el medioambiente y ha establecido diversas alianzas que le permitirán no sólo adquirir créditos de carbono para sus necesidades de compensación, además le permite contribuir a la conservación de ecosistemas estratégicos en la región.

Economía Circular

LATAM se ha propuesto buscar la eliminación de los plásticos de un solo uso como parte de su ambición de tender a ser un grupo cero residuos a rellenos sanitarios al 2027. Para alcanzar esas metas, ha revisado las materialidades usadas en la operación y su gestión de residuos con el fin de impulsar la economía circular al interior de sus procesos, actuando desde la materialidad.

Valor Compartido

En creación de valor compartido, destaca el programa Avión Solidario, creado en 2011 y con el cual LATAM pone a disposición de la sociedad su estructura, conectividad y capacidad de transporte de pasajeros y de carga de manera gratuita en Sudamérica. El programa actúa en tres ámbitos de acción: da soporte a necesidades de salud, impulsa la conservación de los recursos naturales y brinda apoyo ante desastres naturales.

En el marco de la implementación de la estrategia, durante el 2023, la compañía trabajó en las siguientes iniciativas:

- Implementación del Sistema de Gestión Ambiental en sus operaciones bajo el Programa de Evaluación Ambiental IEnvA de la IATA en stage 2.
- Apoyo a proyectos de conservación y compensación de emisiones.
- Medición y gestión de la huella de carbono corporativa
- Compensación del 50% de las operaciones domésticas aéreas de Colombia.
- Verificación de las emisiones de la compañía bajo los esquemas EU-ETS y CORSIA.
- Estructuración de un sistema de gestión de residuos para avanzar en el cumplimiento de sus metas de economía circular.
- Implementación de procesos para la eliminación de plástico de un solo uso en la operación y reducción de residuos a rellenos sanitarios.
- Fortalecimiento del programa Avión Solidario.

El grupo formó parte del Índice de Sostenibilidad Dow Jones por seis años consecutivos, siendo catalogado como uno de los más sostenibles del mundo. Hoy en día sigue utilizando el análisis como benchmark y guía para implementar mejoras en sus procesos. En 2023, de acuerdo a la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa de S&P, LATAM es líder en la región en desempeño de sostenibilidad según dicha evaluación.

NOTA 36 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

El 7 de febrero de 2024, el Servicio de Impuestos Federales de Brasil emitió una liquidación fiscal contra TAM Linhas Aéreas por el monto de MUS\$52.281 (MR\$253.565) relacionados con ciertos créditos fiscales sobre "PIS COFINS" (Contribuciones Sociales Federales Gravadas sobre el Ingreso Bruto) durante el periodo 2019/2020. La empresa presentará una contestación administrativa impugnando el monto total de la liquidación tributaria.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2023 y hasta la fecha de emisión de estos estados financieros, no se tiene conocimiento de otros hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2023, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 22 de febrero de 2024.

Filiales y coligadas

NCG 461: 6.5.1 SUBSIDIARIAS Y ASOCIADAS

Durante el último ejercicio, LATAM tuvo relaciones comerciales con sus subsidiarias en lo que respecta a flota y prestaciones de servicios, los que se proyecta que mantendrían durante el 2024.

Los actos y contratos celebrados entre LATAM y sus filiales y los resultados obtenidos se detallan en los Estados Financieros, entre los cuales destacan:

Technical Training LATAM S.A.: durante este ejercicio, Technical Training LATAM S.A. prestó servicios de capacitación técnica a LATAM y sus subsidiarias.- Lan Cargo S.A. y filiales: Lan Cargo S.A. y sus filiales prestaron servicios a LATAM relativos a arrendamiento de aviones, transporte de carga, arrendamiento de tripulación y otros contratos de prestación de servicio. Por su parte, LATAM prestó servicios a Lan Cargo S.A. y sus filiales relativos a arrendamiento de aviones, arrendamiento de bienes muebles, y otros servicios.

Inversiones Lan S.A.: LATAM e Inversiones Lan S.A. celebraron contratos de arrendamiento de inmuebles.

Lan Pax Group y filiales: Lan Pax Group S.A. y sus filiales prestaron servicios a LATAM relativos a arrendamiento de aviones, mantenimiento y otros servicios. Por su parte, LATAM prestó servicios a Lan Pax Group S.A. y sus filiales relativos a arrendamiento de aviones, mantenimiento, distribución y otros servicios.

LATAM Airlines Perú S.A.: LATAM Airlines Perú S.A. prestó servicios a LATAM relativos al mantenimiento en línea y handling de pasajeros en Perú. Por su parte, LATAM prestó servicios a LATAM Airlines Perú S.A. relativos a arrendamiento de aviones, mantenimiento de aeronaves y otros.

TAM S.A. y filiales: TAM S.A. y sus filiales celebraron contratos con LATAM relativos al arrendamiento de aviones y motores, y otros contratos de prestación.

LATAM Travel S.R.L.: LATAM Travel S.R.L. prestó servicios de operador de tours a LATAM.

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

Nombre: LATAM Airlines Group S.A.

RUT: 89.862.200-2

Constitución: Se constituye como sociedad de responsabilidad limitada bajo la razón social “Línea Aérea Nacional-Chile Limitada”, por escritura pública de fecha 30 de diciembre de 1983, otorgada en la Notaría de Eduardo Avello Arellano, habiéndose inscrito un extracto de ella en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 20.341 número 11.248 del año 1983 y publicado en el Diario Oficial del día 31 de diciembre de 1983.

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Santiago de don Miguel Garay Figueroa, la sociedad se transforma en una sociedad anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A., la que por expresa disposición de la Ley número 18.400, tiene la calidad de continuadora legal de la empresa pública del Estado creada en el año 1929 bajo el nombre de Línea Aérea Nacional de Chile, en lo relativo a las concesiones aeronáuticas y de radio comunicaciones, derechos de tráfico y otras concesiones administrativas.

Posteriormente, por escritura pública de fecha 24 de noviembre de 1986, otorgada en la Notaría de Santiago de don Mario Baros González, la sociedad modifica su razón social a “Línea Aérea Nacional-Chile S.A.”.

Luego, por escritura pública de fecha 15 de mayo de 1998, otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta, se modifica la razón social de la sociedad a “Lan Chile S.A.”.

La Junta Extraordinaria de Accionistas de LAN Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a “LAN Airlines S.A.” El acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas fue reducida a escritura pública con fecha 28 de julio de 2004, en la Notaría de Santiago de don Iván Torrealba Acevedo. Un extracto de dicha escritura fue inscrito en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 25.128 número 18.764 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de razón social fue el 8 de septiembre de 2004.

La Junta Extraordinaria de Accionistas de LAN Airlines S.A. de 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la compañía a “LATAM Airlines Group S.A.” Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238 número 2.921 correspondiente al año 2012 y se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero

Nota: los Estados Financieros de las filiales se presentan en este informe de forma resumida. Los antecedentes completos se encuentran a disposición del público en las oficinas de LATAM y en la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS).

de 2012. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 22 de junio de 2012.

LATAM Airlines Group S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, encontrándose inscrita para estos efectos bajo el número 0306, de 22 de enero de 1987, en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Dirección registro: Camino Renca Lampa 9978 comuna Pudahuel. Santiago, Chile.

TAM S.A. Y FILIALES

Nombre: TAM S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Brasil en 1997.

Objeto: Participar en calidad de accionista en otras sociedades, especialmente en empresas que exploten servicios de transporte aéreo regular de ámbito nacional e internacional y otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo regular.

Dirección registro: Rua Ática, 673, andar 6, sala 61, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$4.861.640

Resultado del ejercicio: MUSD\$740.472

Participación 2023: 100%

Variación año/año (a/a): 0,0%

% sobre activos de la matriz: 8,25766%

Presidente del Directorio: Jerome Paul Jacques Cadier

Directores: Jerome Paul Jacques Cadier (Director Presidente y Director sin designación específica); Felipe Ignacio Pumarino

Mendoza (Director Financiero); y Jefferson Cestari (Director sin designación específica).

SOCIEDADES FILIALES DE TAM S.A.

TAM Linhas Aéreas S.A. y filiales

Nombre: TAM Linhas Aéreas S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Brasil en 1988.

Objeto:

a. La explotación de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas o maletas, de conformidad con la legislación vigente.

b. Explotación de actividades complementarias de servicios de transporte aéreo por transporte de pasajeros, cargas y maletas.

c. Prestación de servicios de mantenimiento, reparación de aeronaves, propias o de terceros, motores, partes y piezas.

d. La prestación de servicios de hangar de aeronaves.

e. Prestación de servicios de atención de patio y pista, abastecimiento del encargado de limpieza a bordo de aeronaves.

f. Prestación de servicios de ingeniería, asistencia técnica y demás actividades relacionadas con la industria aeronáutica.

g. Realización de instrucción y entrenamiento, relacionados a las actividades aeronáuticas.

h. Análisis y desarrollo de programas y sistemas.

i. Compra y venta de piezas, accesorios y equipos aeronáuticos.

j. Desarrollo y ejecución de otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las arriba expresamente enumeradas.

k. Importación y exportación de aceite lubricante acabado.

l. Explotación de los servicios de corresponsales bancarios.

Dirección registro: Rua Ática, 673, andar 6, sala 62, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$2.228.175

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 8,33225%

Presidente del Directorio: Jerome Paul Jacques Cadier

Directores: Jerome Paul Jacques Cadier (Director Presidente y Director sin designación específica); Felipe Ignacio Pumarino Mendoza (Director Financiero); y Jefferson Cestari (Director sin designación específica).

ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. y filial

Nombre: Aerolinhas Brasileiras S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Brasil en 1995.

Objeto:

a. Explotación de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas y servicios postales, domésticas e internacionales, de conformidad con la legislación vigente.

b. Explotación de actividades auxiliares de transporte aéreo, tales como, atención, limpieza y remolque de aeronaves, monitoreo de cargas, despacho operacional de vuelo, check in y check out y demás servicios previstos en legislación propia.

c. Alquiler mercantil y operativo, así como el transporte de aeronaves.

d. Explotación de los servicios de mantenimiento y comercialización de partes, piezas y equipos de aeronaves.

e. Desarrollo y ejecución de otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las anteriormente expresamente enumeradas.

Dirección registro: Rodovia Santos Dumont, km 66, S/N, S.V.P lado esquerdo, Viracopos. Campinas, Brasil.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$10.472

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -0,26455%

Presidente del Directorio: Jerome Paul Jacques Cadier

Directores: Jerome Paul Jacques Cadier (Director Presidente y Director sin designación específica); Felipe Ignacio Pumarino Mendoza (Director Financiero); y Jefferson Cestari (Director sin designación específica).

Transportes Aéreos del Mercosur S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Paraguay.

Objeto: tiene un objeto social amplio que incluyen actividades aeronáuticas, comerciales, turísticas, de servicios, financiera, representaciones, e inversoras, con énfasis en actividades aeronáuticas de transporte regular y no regular, interno e internacional de personas, cosas y/o correspondencia entre otras, comerciales y de prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica en todo tipo de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para aeronavegabilidad, entre otros.

Dirección registro: Edificio Torre de las Américas Piso 8 Oficinas A y B - Av. República Argentina y Av. Mcal. López. Asunción, Paraguay.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$8.445

Participación 2023: 94,98%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,14855%

Presidente del Directorio: Enrique Alcaide Hidalgo

Directores: Enrique Alcaide Hidalgo (Ejecutivo), Esteban Burt Artaza (Titular), Diego Martínez (Titular) y Augusto Sanabria (Titular)

Administradores: Enrique Alcaide Hidalgo, Esteban Burt Artaza, Diego Martínez y Luis Galeano

Fidelidade Viagens e Turismo S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Brasil en 2013.

Objeto:

a. Dedicación a las actividades de agencias de viajes y turismo, privadas y no privadas, previstas en la legislación turística vigente.

b. Administración y explotación de actividades turísticas para eventos y ocio.

Dirección registro: Rua Ática, 673, andar 7, sala 72, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$24.460

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,06925%

Presidente del Directorio: Jerome Paul Jacques Cadier

Directores: Jerome Paul Jacques Cadier (Director Presidente y Director sin designación específica); Felipe Ignacio Pumarino Mendoza (Director Financiero); y Jefferson Cestari (Director sin designación específica)

Corsair Participações S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Brasil en 2011.

Objeto:

a. La participación en otras sociedades civiles o comerciales, a condición de accionista o acreedor.

b. La administración de bienes propios.

Dirección registro: Rua Ática, 673, andar 7, sala 71, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$40

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00085%

Presidente del Directorio: Carlos Eduardo Prado

Directores: Carlos Eduardo Prado (Director Presidente) y Felipe Ignacio Pumarino Mendoza (Director sin designación específica).

TP Franchising Ltda.

Constitución: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Brasil en 2004.

Objeto:

a. La concesión de franquicias.

b. La cesión temporal, gratuita o remunerada, a sus franquiciados, de derechos de uso de marcas, sistemas, conocimientos, métodos, patentes, tecnología de actuación y cualesquiera otros derechos, intereses o bienes, muebles o inmuebles, tangibles o intangibles, de que la Sociedad, sea o venga a ser titular o licenciada, relacionados al desarrollo, implantación, operación o administración de las franquicias que vaya a conceder.

c. El desarrollo de cualquier actividad necesaria para asegurar, en la medida de lo posible, el mantenimiento y el perfeccionamiento continuo de los patrones de actuación de su red de franquicias.

d. El desarrollo de modelos de implantación, operación y administración de la red de franquicias y su transmisión a los franquiciados.

e. La distribución, venta y comercialización de pasajes aéreos y productos relacionados, así como cualquier negocio relacionado o accesorios a su finalidad principal, pudiendo, además, participar en otras sociedades como socia o accionista, en Brasil o en el Exterior, o en consorcios, así como emprender proyectos propios, o asociarse a proyectos de terceros, incluso para fines de disfrute de incentivos fiscales, de acuerdo con la legislación vigente.

Dirección registro: Rua Ática, 673, andar 8, sala 81, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$6

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00872%

Administradores: Jerome Paul Jacques Cadier, Felipe Ignacio Pumarino Mendoza y Jefferson Cestari.

Prismah Fidelidade Ltda.

Constitución: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Brasil en 2015.

Objeto:

a. La prestación de diversos servicios relacionados con programas de fidelización / relación con los clientes y programas de incentivos para la cadena de ventas de las empresas que incluyen, entre otros, gestión de relaciones con clientes, consultoría técnica y consultoría tecnológica.

b. El desarrollo de programas de fidelización / relación con los clientes y programas de incentivos de la cadena de ventas para empresas, incluso a través de programas de puntos u otras divisas de cambio que puedan convertirse en puntos de programas de fidelización.

c. Prestación de servicios de representación e intermediación comercial para la venta de productos al por menor en general, además de la prestación de servicios de intermediación para la contratación de productos de seguros y garantía extendida.

d. Participación en otras empresas.

Dirección registro: Rua Ática, 673, andar 8, sala 83, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$9.343

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,16790%

Administradores: Jerome Paul Jacques Cadier, Felipe Ignacio Pumarino Mendoza y Jefferson Cestari.

Multiplus Corredora de Seguros Ltda.

Constitución: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Brasil en 2016.

Objeto: Corretaje de seguros de los ramos elementales, daños, vida (personas), capitalización, planos, seguridad social, salud y todos los demás ramos previstos en la regulación.

Dirección registro: Rua Ática, 673, andar 8, sala 82, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$1.089

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00098%

Administradores: Jerome Paul Jacques Cadier, Felipe Ignacio Pumarino Mendoza, Jefferson Cestari y Daniele Marques Moreno.

LAN CARGO S.A. Y FILIALES

Nombre: Lan Cargo S.A.

Constitución: constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de mayo de 1970, otorgada en la Notaría de Sergio Rodríguez Garcés, bajo la razón social “Línea Aérea del Cobre S.A.”, habiéndose inscrito un extracto de dicha escritura pública en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 5.611 número 2.420 del año 1970 y publicado en el Diario Oficial del día 22 de julio de 1970.

La Junta Extraordinaria de Accionistas de Línea Aérea del Cobre S.A., de fecha 19 de diciembre de 1988, acordó cambiar la razón social de la compañía a “LADECO S.A.”, la que se redujo a escritura pública con fecha 25 de enero de 1989, en la Notaría de Santiago de don Aliro Veloso Muñoz. 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 3.828 número 1.845 correspondiente al año 1989 y se publicó en el Diario Oficial de 16 de febrero de 1989.

La Junta Extraordinaria de Accionistas de la sociedad acordó la fusión por incorporación de LADECO S.A. con Fast Air Carrier S.A., siendo esta última la absorbida. El acta de dicha Junta de Accionistas fue reducida a escritura pública con fecha 20 de noviembre de 1998 en la Notaría de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta, cuyo extracto fue inscrito a fojas 30.091 número 24.117 del Registro de Comercio de Santiago y publicado en Diario Oficial de fecha 3 de diciembre de 1998.

La Junta Extraordinaria de Accionistas de LADECO S.A. de fecha 22 de octubre de 2001, acordó la modificación de la razón social a “LAN Chile Cargo S.A.”. El Acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas se redujo a escritura pública con la misma fecha, en la Notaría de Santiago de don Cosme Gomila Gatica. Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 27.746 número 22.624 correspondiente al año 2001 y se publicó en el Diario Oficial de 5 de noviembre de 2001. El cambio de nombre tuvo vigencia a contar del 10 de diciembre de 2001.

Posteriormente, la Junta Extraordinaria de Accionistas, de fecha 17 de agosto de 2004, acordó la modificación de la razón social de LAN Chile Cargo S.A., por “LAN Cargo S.A.”. El acta de dicha Junta Extraordinaria de Accionistas se redujo a escritura pública con fecha 23 agosto de 2004. Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 26.994 número 20.082 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2004.

Objeto: Realizar y desarrollar, sea por cuenta propia o ajena, lo siguiente: el transporte en general en cualquiera de sus formas y, en particular, el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, dentro y fuera del país; las actividades turísticas, de hotelería y demás complementarias a ellas, en cualquiera de sus formas, dentro y fuera del país; la compra, venta, fa-

bricación y/o integración, mantenimiento, arrendamiento o cualquier otra forma de uso o goce, sea por cuenta propia o de terceros, de aviones, repuestos y equipos aeronáuticos, y la explotación de ellos a cualquier título; la prestación de toda clase de servicios y asesorías relacionados con el transporte en general y, en particular, con el transporte aéreo en cualquiera de sus formas, sea de apoyo terrestre, de mantenimiento, de asesoría técnica o de otra especie, dentro y fuera del país, y toda clase de actividades y servicios relacionados con el turismo, hotelería y demás actividades y bienes antes referidos, dentro y fuera del país. En el cumplimiento de los objetivos anteriores, la Compañía podrá realizar inversiones o participar como socia en otras sociedades, sea adquiriendo acciones o derechos o intereses en cualquier otro tipo de asociación, así fuere en las ya existentes o que se formen en el futuro y, en general, ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos necesarios y pertinentes a los fines indicados.

Dirección registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$83.226

Resultado del ejercicio: MUSD\$24.244

Participación 2023: 99,89804%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 2,46012%

Presidente del Directorio: Andrés del Valle

Directores: Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivo LATAM), Ramiro Alfonsin Balza (Ejecutivo LATAM) y Andrés Del Valle (Ejecutivo LATAM)

Gerente General: Andrés Bianchi Urdinola

SOCIEDADES FILIALES DE LAN CARGO S.A.**Fast Air Almacenes de Carga S.A.**

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Chile en 1992.

Objeto: Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

Dirección registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$6.741

Participación 2023: 99,89%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,02591%

Directores: Felipe Pumarino (Ejecutivo LATAM), Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivo LATAM) y Roberto Alvo Milosawiewitsch (Ejecutivo LATAM).

Gerente General: Patricio Linzmayer Paganini

Prime Airport Services Inc. y filial

Nombre: Prime Airport Services Inc.

Constitución: Corporation constituida en Estados Unidos.

Objeto: Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de

Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

Dirección registro: 6500 Nw 22 Street, Miami, Florida, 33122, E.E.U.U.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$2

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,02857%

% sobre activos de la matriz: 0,01496%

Director: Andres Bianchi

Presidente: Antonio Orlandini

Transporte Aéreo S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Chile en 2001.

Objeto: El comercio del transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, correo y/o carga, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena; mantenimiento, arrendamiento y reparación de aeronaves; comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; desarrollo y participación en toda clase de inversiones tanto en Chile como en el extranjero.

Dirección registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$32.488

Participación 2023: 99,99988%

Variación a/a: 12,87421%

% sobre activos de la matriz: 0,87985%

Directores: Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM), Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM) y Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM).

Gerente General: José Tomás Covarrubias Cervero

LAN Cargo Inversiones S.A. y filial

Nombre: Lan Cargo Inversiones S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Chile en 2001.

Objeto:

a. El comercio del transporte aéreo en cualquiera de sus formas ya sea de pasajeros, correo y/o carga, y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena.

b. La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros.

c. El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería.

d. El desarrollo y/o participación en toda clase de inversiones, tanto en Chile como en el extranjero, en materias relacionadas directa o indirectamente con asuntos aeronáuticos y/o con los demás objetos sociales.

e. El desarrollo y la explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

Dirección registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$10

Participación 2023: 99%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,64376%

Directores: Andrés Bianchi Urdinola Plaza (Ejecutivo LATAM), Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM) y Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM).

Gerente General: Andrés del Valle Eitel

Connecta Corporation

Constitución: Corporation constituida en Estados Unidos.

Objeto: Propiedad, arrendamiento operativo y sub-arrendamiento de aeronaves.

Dirección registro: 6500 Nw 22 Street, Miami, Florida, 33122, E.E.U.U.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$1

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,39042%

Gerente General: Andrés Bianchi Urdinola

Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (subsidiaria de LAN Cargo Inversiones)

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Colombia.

Objeto: La prestación del servicio de transporte público aéreo comercial de carga y correo dentro del territorio de la República de Colombia, y desde y hacia Colombia. Como objeto social secundario la sociedad podrá prestar servicios de mantenimiento a sí misma y a terceros; operar su escuela de operaciones y prestar servicios de instrucción teórica y práctica, y de entrenamiento a personal aeronáutico propio o de

terceros en sus diferentes modalidades y especialidades; importar para sí o para terceros repuestos, partes y piezas relacionadas con la actividad aeronáutica; prestar servicios aeroportuarios a terceros; representar o agenciar a empresas aéreas nacionales o extranjeras, de pasajeros o de carga, y en general a empresas que presten servicios en el sector aeronáutico.

Dirección registro: Av. El Dorado No. 103-08 Entrada 1 - Hangar. Bogotá, Colombia.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$796

Participación 2023: 81,30%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,78611%

Directores: Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Principal), José Mauricio Rodriguez Munera (Principal), Jaime Antonio Gongora Esguerra (Principal), Andrés Bianchi Urdinola (Suplente), Santiago Alvarez Matamoros (Suplente) y Helen Victoria Warner Sanchez (suplente).

Administración: Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal) y Erika Zarante Bahamon (suplente).

Inversiones Aéreas S.A

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Perú.

Objeto:

a. Promover, constituir, organizar, explotar y tomar participación en el capital y patrimonio de todo género de sociedades mercantiles, civiles, asociaciones o empresas industriales, comerciales, de servicio o de cualquier otra índole, tanto nacionales como extranjeras, así como participar en su administración o liquidación.

b. La adquisición, enajenación y en general la negociación con todo tipo de acciones, partes sociales, y decualquier título-valor permitido por la ley.

c. La prestación o contratación de servicios técnicos, consultivos y de asesoría, así como la celebración de los contratos o convenios para la realización de estos fines.

Dirección registro: Av. Santa Cruz 381, Miraflores. Lima, Perú.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$263.430

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,57005%

Presidente del Directorio: Antonio Olortegui Marky

Directores: Andrés Enrique del Valle, Eitel Ramiro y Diego Alfonsín Balza

Gerente General: Antonio Olortegui Marky

Prime Cargo SpA (Subsidiaria de Lan Cargo S.A.)

Constitución: Sociedad por Acciones constituida en Chile en 2023.

Objeto: El objeto exclusivo de la sociedad será la realización de actividades de almacenaje de todo tipo de productos y/o mercancías; y, en general, la realización de toda otra actividad y/o negocio relacionada directamente con, o complementaria a, las actividades de almacenaje, o que sean necesarias y/o convenientes para el adecuado desarrollo de las mismas, que permitan a la sociedad brindar soluciones integrales de almacenaje.

Dirección registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$912

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00622%

Americonsult S.A de C.V. (subsidiaria de Lan Cargo S.A.)

Constitución: Sociedad Anónima de Capital Variable constituida en México.

Objeto: Impartir y recibir toda clase de servicios técnicos, de administración y de asesoramiento a empresas industriales, comerciales y de servicios; Promover, organizar, administrar, supervisar, impartir y dirigir cursos de capacitación de personal; Realizar toda clase de estudios, planes, proyectos, trabajos de investigación; Contratar al personal profesional y técnico necesario.

Dirección registro: Paseo de la Reforma 284. Piso 17 oficina 17. Ciudad de México, México.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$5

Participación 2023: 99,80%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -0,03523%

Administración: Diana Olivares y Eduardo Opazo

Americonsult de Guatemala S.A. (subsidiaria de Americonsult S.A de C.V.)

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Guatemala.

Objeto: Facultades para representar, intermediar, negociar y comercializar; Desarrollar todo tipo de actividades comerciales

e industriales; Todo tipo de comercio en General; Objeto amplio que permite toda clase de operaciones en el país.

Dirección registro: 12 calle 1-25 zona 10 Edificio Géminis 10, Torre Norte Nivel 12. Ciudad de Guatemala, Guatemala.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$76

Participación 2023: 99,13%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la de la matriz: -0,0149%

Presidente del Directorio: Luis Ignacio Sierra Arriola

Directores: Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Administración: Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Americonsult de Costa Rica S.A. (Subsidiaria de Americonsult S.A. de C.V.)

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Costa Rica.

Objeto: Comercio en general industria, agricultura y ganadería.

Dirección registro: Oficentro Torres del Campo, Edificio 1, 2º piso. Barrio Tournón. San José, Costa Rica.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$20

Participación 2023: 99,80%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00747%

Administración: Luis Ignacio Sierra Arriola, Alejandro Fernández Espinoza (Tesorero), Luis Miguel Renguel López, Tomás Nassar Pérez y Marjorie Hernández Valverde.

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Constitución: Sociedad anónima constituida en Perú en 1997.

Objeto: Prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, a nivel nacional e internacional, de conformidad con la legislación de aeronáutica civil.

Dirección registro: Av. Santa Cruz 381, Miraflores. Lima, Perú.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$43.445

Resultado del ejercicio: MUSD\$(12.725)

Participación 2023: 99,81%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,33232%

Presidente del Directorio: Cesar Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Directores: César Emilio Rodríguez Larraín Salinas, Ignacio Cueto Plaza (ejecutivo LATAM), Enrique Cueto Plaza (ejecutivo LATAM), Jorge Harten Costa, Andrés Rodríguez Larraín Miró Quesada, Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada y Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM)

Gerente General: Manuel Van Oordt

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Chile en 2012.

Objeto: La explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general; la intermediación de servicios turísticos tales como:

a. la reserva de plazas y venta de boletos en toda clase de

medios de transporte nacionales e internacionales.

b. La reserva, adquisición y venta de alojamiento y servicios turísticos, boletos o entradas a todo tipo de espectáculos, museos, monumentos y áreas protegidas en el país.

c. La organización, promoción y venta de los denominados paquetes turísticos, entendiéndose como tales el conjunto de servicios turísticos (manutención, transporte, alojamiento, etc), ajustado o proyectado a solicitud del cliente a un precio pre-establecidos, para ser operados dentro del territorio nacional.

d. El transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo y fluvial dentro y fuera del territorio nacional.

e. El arriendo y fletamento de aviones, barcos, autobuses, trenes y otros medios de transporte para la presentación de servicios turísticos.

f. El comercio de transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga o correo.

g. Todo otro relacionado directa o indirectamente con la prestación de los servicios antes descritos.

Dirección registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$10

Participación 2023: 99,99%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00602%

Directores: Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM), Roberto Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM) y Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo LATAM)

Gerente General: Nicolás Salazar

LATAM TRAVEL S.R.L.

Constitución: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bolivia.

Objeto: Explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general.

Dirección registro: Av. Los Álamos N° 322, zona La Florida. La Paz, Bolivia.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$0

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00063%

Directores: Julio Quintanilla Quiroga y Sergio Antelmo

LAN PAX GROUP S.A.

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada en 2001.

Objeto: Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. En general podrá adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena, así como realizar todo tipo de actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades. Ejercer el desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

Dirección registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$16.925

Resultado del ejercicio: MUSD\$14.167

Participación 2023: 99,99%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -9,15814%

Directores: Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM), Roberto Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM) y Felipe Pumarino (ejecutivo LATAM)

Gerente General: Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)

SOCIEDADES FILIALES DE LAN PAX GROUP S.A. Y PARTICIPACIONES

Inversora Cordillera S.A. y filiales

Nombre: Inversora Cordillera S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Argentina.

Objeto: Efectuar inversiones por cuenta propia o de terceros o asociada a terceros, en otras sociedades por acciones, cualquiera fuera su objeto, constituidas o a constituirse, dentro o fuera del territorio de la República Argentina, mediante la adquisición, constitución o enajenación de participaciones, acciones, cuotas, bonos, opciones, obligaciones negociables, convertibles o no, otros títulos valores mobiliarios u otras formas de inversión que sean permitidas, de acuerdo a las normas vigentes en cada momento, ya sea ello con la finalidad de mantenerlas en cartera o enajenarlas total o parcialmente, según el caso. Para ello, la sociedad podrá realizar todas las operaciones que no le sean prohibidas por la ley a los fines del cumplimiento de su objeto y tiene la plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto.

Dirección registro: Suipacha 1111 Piso 18, [1008]. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$14.845

Participación 2023: 99,95%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -0,01419%

Directores: Manuel Maria Benites Jorge Luis Perez Alati Rosario Altgelt

Administración: Manuel María Benites, Jorge Luis Perez Alati, Jerónimo Cortés y Diego Potenza.

Atlantic Aviation Investments LLC

Constitución: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

Objeto: Todo negocio lícito que la empresa puede emprender.

Dirección registro: 2711 Centerville Suite 400 Wilmington, DE 19808. Delaware, EE. UU.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$1

Participación 2023: 99%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,07807%

Directores: Andrés del Valle Eitel

Administración: Andrés del Valle (ejecutivo LATAM)

LATAM Airlines Ecuador S.A. (antes Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.)**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Ecuador.**Objeto:** Transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en forma combinada o exclusivo de carga.**Dirección registro:** Conector de Alpachaca S/N Secundaria oficina LATAM latitud 0, oficinas administrativas junto al Edificio de bomberos de Quiport. Quito, Ecuador.**Capital suscrito y pagado:** MUSD\$34.100**Participación 2023:** 100%**Variación a/a:** 0,0%**% sobre activos de la matriz:** 0,14446%**Directores:** Xavier Rivera y Mariela Anchundia**Presidente Ejecutiva:** Mariela Anchundia**Holdco Ecuador S.A.****Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Chile en 2014.**Objeto:** Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.**Dirección registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.**Capital suscrito y pagado:** MUSD\$507**Participación 2023:** 54,79076%**Variación a/a:** 0,0%**% sobre activos de la matriz:** 0,00641%**Directores:** Andrés del Valle, Manuel Van Oordt y Felipe Pumarino.**Gerente General:** Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo LATAM)**Aerovías de Integración Regional S.A. – Aires S.A. y/o LATAM AIRLINES Colombia S.A.****Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Colombia.**Objeto:** El objeto social de la compañía será la explotación de servicios de transporte aéreo comercial, nacional o internacional, en cualquiera de sus modalidades, y por lo tanto, la celebración y ejecución de contratos de transporte de pasajeros, cosas y equipajes, correo y carga en general, de conformidad con los permisos de operaciones que para tales efectos expida la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, o de la entidad que en el futuro haga sus veces, ciñéndose en su totalidad a las disposiciones del Código de Comercio, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y cualquier otra normatividad que regule la materia. Igualmente, la prestación de servicios de mantenimiento y adecuación de los equipos relacionados con la explotación de servicios de transporte aéreo, dentro como fuera del país. En desarrollo de este objeto la sociedad estará autorizada para invertir en otras compañías, nacionales o extranjeras, con un objeto igual, similar o complementario al de la sociedad. Para el cumplimiento del objeto social, la compañía podrá, entre otros:**a.** Hacer la revisión, inspección, mantenimiento y/o reparación de aeronaves propias y de terceros, así como de sus repuestos y accesorios, a través de los Talleres de Reparaciones Aeronáuticas de la Compañía, realizando para ello las capacitaciones que sean necesarias para este fin.**b.** Organizar, constituir e invertir en empresas de transporte comercial en Colombia o en el exterior, para explotar industrial o comercialmente la actividad económica que constituye su objeto, en consecuencia la empresa podrá adquirir a cualquier título las aeronaves, repuestos, partes y accesorios de todo género, necesarios para el transporte público y aéreo y enajenarlos, y montar y explotar talleres para la reparación y

mantenimiento de las aeronaves.

c. Celebrar contratos de arrendamiento, fletamento, códigos compartidos, locación o cualquier otro sobre aeronaves para ejercer su objeto.**d.** Explotar líneas regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correos y valores, así como el vehículo que permita coordinar el desarrollo de la gestión social.**e.** Integrarse con empresas iguales, similares o complementarias para explotar su actividad.**f.** Aceptar representaciones nacionales o extranjeras de servicios del mismo ramo o de ramos complementarios.**g.** Adquirir bienes muebles e inmuebles para el desarrollo de sus fines sociales, erigir estas instalaciones o construcciones, como bodegas depósitos, oficinas etc., enajenarlos o gravarlos.**h.** Hacer las importaciones y exportaciones, así como todas las operaciones de comercio exterior que se requieran.**i.** Tomar dinero a interés y dar en garantías personales reales y bancarias, ya sea para sí o para terceros.**j.** Celebrar toda clase de operaciones con títulos valores, así como compraventa de obligaciones adquiridas por terceros cuando tengan como efecto el beneficio económico o patrimonial de la compañía, y obtener empréstitos por medio de bonos o títulos representativos de obligaciones.**k.** Contratar con terceros la administración y explotación de los negocios que organice para el logro de sus fines sociales.**l.** Celebrar contratos de sociedades y adquirir acciones o participaciones en las ya constituidas, sean nacionales o del exterior; hacer aportes a unas y otras.**m.** Fusionarse con otras sociedades y asociarse con entidades

iguales para procurar el desarrollo del transporte aéreo o con otros fines gremiales.

n. Promover, asistir técnicamente, financiar o administrar empresas o sociedades relacionadas con el objeto social.**ñ.** Celebrar o ejecutar todo género de contratos civiles o comerciales, industriales o financieros que sean necesarios o convenientes al logro de sus fines propios.**o.** Celebrar negocios y cumplir actividades que procuren clientela, y obtener de las autoridades competentes las autorizaciones y licencias necesarias para la prestación de sus servicios.**p.** El desarrollo y la explotación de otras actividades derivadas del objeto social y/o vinculados, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo, incluyendo la prestación de servicios turísticos bajo cualquier modalidad permitida por la ley tales como las agencias de viajes.**q.** Ocuparse de todo negocio o actividad lícita, sea o no de comercio, siempre y cuando esté relacionada con su objeto social o que permita la explotación más racional del servicio público que va a prestar.**r.** Efectuar inversiones de cualquier clase para emplear los fondos y reservas que se constituyan de acuerdo con la ley o los presentes estatutos.**s.** Prestar servicios de escala en aeropuerto y/o servicios de asistencia en tierra para la llegada, permanencia y salida de aeronaves, personas, cargue y descargue de mercancías o equipajes, así como para el manejo, despacho operacional de vuelos, o el mantenimiento de tránsito y demás facilidades de asistencia de aeronaves propias y/o de terceros, atención en counter a clientes propios y de terceros, incluyendo, pero no limitando a operadores nacionales e internacionales.**Dirección registro:** Av. El Dorado No. 103-08 Entrada 1 - Hangar. Bogotá, Colombia.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$3.389

Participación 2023: 99,2%

Variación a/a: 0,01404%

% sobre activos de la matriz: 0,07586%

Directores: Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal), Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal), José Mauricio Rodríguez Munera (principal), Gabriel Vallejo López (suplente), Helen Victoria Warner Sanchez (suplente) y Santiago Alvarez Matamoros (suplente).

Administración: Erika Zarante Bahamon (Representante Legal Principal) y Jaime Antonio Gongora Esguerra (Representante Legal Suplente).

LAN Argentina S.A. (subsidiaria de Inversora Cordillera S.A.)
Constitución: Sociedad Anónima constituida en Argentina.

Objeto: Realizar por cuenta propia o ajena, en forma independiente o asociada a terceros en el país o en el extranjero, las siguientes actividades:

a. Aeronáutica: En todas sus manifestaciones, transporte aéreo regular y/o no regular (charter contratado y de taxi aéreo), interno e internacional de personas y cosas, correspondencia, clearing, trabajos y servicios aéreos en general como concesión pública o particular; explotar servicios públicos, escuela de pilotaje y entrenamiento de personal relacionado a la aeronavegación, diseño, ingeniería, investigación, ensamblado-fabricación, importación y/o exportación de todo tipo de aeronaves y sus partes, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, así como prestar servicios de mantenimiento y asistencia técnica de los mismos.

b. Comerciales: Mediante la compra, venta, permuta, locación, en todas sus modalidades, leasing, renting, importación y exportación de todo tipo de bienes, suministro y cesión de

aeronaves, sus partes y componentes, accesorios, materiales e insumos, intermediación en la formalización de los seguros que cubran los riesgos de los servicios contratados y la realización de toda clase de operaciones comerciales que normalmente tienen lugar en los aeropuertos.

c. Turística: Mediante la creación, desarrollo y explotación de centros turísticos e inmuebles destinados al alojamiento de personas así como también la actividad turística en todas sus formas incluyendo dentro de ello el alquiler de automotores y sistemas de reservas turísticas.

d. Servicios: Mediante la prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, servicios de reserva por computación, de transporte de personas y/o cargas y/o correspondencia, por tierra o agua, como accesorio del transporte aeronáutico y/o integrando un transporte combinado con éste, así como también toda clase de asistencia a actividades de aeronavegación, como la provisión de alimentos y/o elementos de uso abordo.

e. Mandatos: Cumplir mandatos y comisiones.

f. Financieras: Realizar cualquier tipo de operaciones financieras en general, con exclusión de las previstas en la Ley de Entidades Financieras y toda otra que requiera concurso público.

g. Representaciones: de personas nacionales y extranjeras relacionadas con las actividades atinentes a su objeto social.

h. Inversora: Constituir y participar en sociedades por acciones, promover su formación, invirtiendo en ellas el capital necesario a esos fines, y prestarles servicios dentro de los límites que se establezcan. A tales fines, la Sociedad tiene plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no sean prohibidos por las leyes y por este Estatuto.

Dirección registro: Cerrito 866, 2° Piso, [1010]. Ciudad Autó-

noma de Buenos Aires, Argentina.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$7.159

Participación 2023: 94,95770%

Variación a/a: -0,03760%

% sobre activos de la matriz: 0,03965%

Directores: Manuel Maria Benites, Jorge Luis Perez Alati y Rosario Altgelt

Administración: Manuel María Benites, Jorge Luis Perez Alati, Jerónimo Cortes y Diego Potenza

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

Constitución: Constituida como Sociedad Anónima en 1997.

Objeto: Su objeto social es proveer servicios de capacitación y otro tipo de servicios relacionados con el anterior.

Dirección registro: Av. Cesar Lavin Toro 2198 Pudahuel. Santiago, Chile.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$609

Resultado del ejercicio: MUSD\$165

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00241%

Directores: Sebastián Acuto (ejecutivo LATAM), Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM) y Hernán Pasman (ejecutivo LATAM).

Gerente General: Jorge Sturla (ejecutivo LATAM)

JARLETUL S.A

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Uruguay en 2017.

Objeto: Su objeto social, es la explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general.

Dirección registro: Aeropuerto de carrasco RUTA 101. Canelones, Uruguay.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$0

Resultado del ejercicio: MUSD\$8

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -0,00740%

Presidente del Directorio: Vacante

Directores: Fernando Augusto Carneiro de Carvalho y Patricia Mendoza Mallo

PROFESIONAL AIRLINE SERVICES INC.

Constitución: Sociedad constituida en Estados Unidos en 1994.

Objeto: Servicios de dotación del personal de aeropuertos al grupo LATAM.

Dirección registro: 6500 Nw 22 Street, Miami, Florida, 33122, E.E.U.U.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$63

Resultado del ejercicio: MUSD\$1.520

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos matriz: 0,03155%

Tesorero: Eduardo Opazo

Presidente: Antonio Orlandini

LATAM FINANCE LIMITED

Constitución: Sociedad constituida en Islas Caimán en 2016.

Objeto: Su objeto es emisión de bono securitizado.

Dirección registro: Islas Caimán

Capital suscrito y pagado: MUSD\$0

Resultado del ejercicio: MUSD\$-1

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -1,42158%

Presidente del Directorio: No aplica

Directores: Andrés del Valle Eitel, Ramiro Alfonsín Balza y Joaquín Arias Acuña

PEUCO FINANCE LIMITED

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Islas Caimán en 2015.

Objeto: Su objeto es la participación en operaciones de financiamiento con otras compañías del grupo LATAM.

Dirección registro: Islas Caimán

Capital suscrito y pagado: MUSD\$0

Resultado del ejercicio: MUSD\$0

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,0%

Presidente del Directorio: No aplica

Directores: Andrés del Valle Eitel y Joaquín Arias Acuña

LATAM TRAVEL S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Argentina.

Objeto: Realizar por cuenta propia o de terceros y/o asociada con terceros, en el país y/o en el exterior, las siguientes actividades y operaciones:

a. Comerciales: Realizar, intervenir, desarrollar o diseñar todo tipo de operaciones y actividades que involucren la venta de pasajes aéreos, terrestres, fluviales y marítimos, tanto en el ámbito nacional como en el extranjero, o a cualquier otro servicio que se relacione con la industria del turismo en general. Los servicios antes mencionados podrán ejecutarse por cuenta y orden de terceros, por mandato, comisión, mediante el empleo de los sistemas o métodos que se consideren convenientes a tal fin, sean dichos métodos manuales, mecánicos, electrónicos, telefónicos, a través de Internet, o de cualquier otra clase o tecnología que resulte idónea al efecto. La Sociedad podrá realizar actividades concurrentes o conexas con el objeto descrito, tales como compraventa, importación, exportación y reexportación, licenciamiento y representación de todo tipo de bienes, servicios, “know-how” y tecnología, vinculados directa o indirectamente con el objeto descrito; comercializar por cualquier vía o título la tecnología que cree o cuya licencia o patente adquiera o administre; desarrollar, distribuir, promover y comercializar todo tipo de contenidos para medios de comunicación de cualquier especie.

b. Turísticas: Mediante la realización de todo tipo de actividades vinculadas a la industria turística y hotelera, como operador responsable u operador de servicios de terceros o como agente de viajes. Mediante la preparación de programas de intercambio, turismo, excursiones, y giras; la intermediación y la reserva y locación de servicios en cualquier medio de transporte en el país o en el extranjero y venta de pasajes; intermediación en la contratación de servicios hoteleros en el país o en el extranjero; reserva de hoteles, moteles, apartamentos turísticos y otras facilidades turísticas; la organización de viajes y turismo de carácter individual o colectivo, excursiones o similares en el país o en el extranjero; la recepción y asistencia de turistas durante sus viajes y su permanencia en el país, la prestación a los mismos de los servicios de guías turísticos y el despacho de sus equipajes; la representación de otras agencias de viajes y turismo, compañías, empresas, o instituciones turísticas tanto nacionales como extranjeras, a fin de prestar en su nombre cualquiera de estos servicios.

c. Mandataria: Mediante la aceptación, desempeño y otorgamiento de representaciones, concesiones, comisiones, agencias y mandatos en general.

d. Consultoría: Realización de servicios de consultoría, asesoramiento y administración en todo lo relacionado con la organización, instalación, atención, desarrollo, soporte y promoción de empresas relacionadas con la actividad aerocomercial, sin ser excluyente dicha actividad, en los campos de administración, industrial, comercial, técnico, publicitario, los que serán prestados, cuando la índole de la materia así lo requiera, por profesionales con título habilitante según las respectivas reglamentaciones, y el suministro de sistemas de organización y administración, cuidado, mantenimiento y vigilancia y del personal idóneo y especialmente preparado que se requiera para efectuar dichas tareas.

e. Financieras: Mediante la participación en otras sociedades creadas o a crearse, ya sea por medio de la adquisición de acciones en sociedades constituidas o mediante la constitución de sociedades, mediante el otorgamiento y obtención de cré-

ditos, préstamos, adelantos de dinero con o sin garantía real o personal; el otorgamiento de garantías y fianzas a favor de terceros a título gratuito u oneroso; la colocación de sus fondos en moneda extranjera, oro o divisas, o en depósitos bancarios de cualquier tipo. A tales fines la sociedad tiene plena capacidad jurídica para ejercer todos los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto, e incluso para contraer empréstitos en forma pública o privada mediante la emisión de debentures y obligaciones negociables y la realización de toda clase de operaciones financieras con excepción de las comprendidas en la Ley 21.526 y toda otra que requiera el concurso público.

Dirección registro: Cerrito 866, 2° Piso, [1010]. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Capital suscrito y pagado: MUSD\$4.432

Participación 2023: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,02041%

Director: Jerónimo Cortes

Administración: Jerónimo Cortés y Diego Potenza

LAN CARGO S.A. Y FILIALES

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUSD\$	MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	196.254	187.148
Total activos no corrientes	506.572	415.766
Total activos	702.826	602.914
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	284.256	283.435
Total pasivos no corrientes	66.157	275.650
Total pasivos	350.413	559.085
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	194.360	104.535
Participaciones no controladoras	158.053	(60.706)
Total patrimonio	352.413	43.829
Total patrimonio y pasivos	702.826	602.914

Estado de Resultados Consolidados por Función

Ingresos de actividades ordinarias	1.012.966	2.136.257
Costo de ventas	(952.392)	(2.068.992)
Ganancia (Pérdida) bruta	60.574	67.265
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	52.179	(11.120)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	36.679	(57.858)
Gasto por impuesto a las ganancias	(12.866)	3.215
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	23.813	(54.643)
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	24.441	(53.459)
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	(628)	(1.184)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	23.813	(54.643)

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUSD\$	MUSD\$
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	23.813	(54.643)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	17.939	(2.274)
Total otro resultado integral que se clasificará al resultado del ejercicio antes de impuesto	(261)	(21)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	17.678	(2.295)
Impuesto a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se clasificarán al resultado del ejercicio	751	567
Total resultado integral	18.429	(56.371)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	17.519	(55.187)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	343	(1.184)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	17.862	(56.371)

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	6.329	15.353
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(68)	(7.977)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(9.231)	(8.353)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(2.969)	(976)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	42.676	45.209

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUSD\$	Participaciones no controladora MUSD\$	Patrimonio total MUSD\$
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado			
AÑO 2023			
Patrimonio 1 de enero de 2023	104.535	(60.706)	43.829
Cambios en patrimonio			
Resultado integral			
Ganancia (pérdida)	24.441	(628)	23.813
Otro resultado integral	(5.666)	(285)	(5.951)
Total resultado integral	18.775	(913)	17.862
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	72.306	218.416	290.722
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	195.616	156.797	352.413
AÑO 2022			
Patrimonio 1 de enero de 2022	164.653	(64.519)	100.134
Cambios en patrimonio			
Resultado integral			
Ganancia (pérdida)	(53.459)	(1.184)	(54.643)
Otro resultado integral	(1.728)	-	(1.728)
Total resultado integral	(55.187)	(1.184)	(56.371)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	(4.931)	4.997	66
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	104.535	(60.706)	43.829

INVERSIONES LAN S.A.

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	1.156	1.223
Total activos no corrientes	83	58
Total activos	1.239	1.281
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	5	11
Total pasivos no corrientes	45	45
Total pasivos	50	56
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.189	1.225
Total patrimonio	1.189	1.225
Total patrimonio y pasivos	1.239	1.281

Estado de Resultados Consolidados por Función

Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(28)	7
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(36)	(1)
Gasto por impuesto a las ganancias	-	(13)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(36)	(14)
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(36)	(14)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(36)	(14)

	Al 31 de diciembre de 2023 <i>MUSD\$</i>	Al 31 de diciembre de 2022 <i>MUSD\$</i>
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(36)	(14)
Total resultado integral	(36)	(14)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(36)	(14)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	(36)	(14)

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(9)	10
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	5	2
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(25)	-
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(8)	(5)
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	(37)	7
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	413	406
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	376	413

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora <i>MUSD\$</i>	Participaciones no controladora <i>MUSD\$</i>	Patrimonio total <i>MUSD\$</i>
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado			
AÑO 2023			
Patrimonio 1 de enero de 2023	1.225	-	1.225
Total resultado integral	(36)	-	(36)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	1.189	-	1.189
AÑO 2022			
Patrimonio 1 de enero de 2022	1.239	-	1.239
Total resultado integral	(14)	-	(14)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	1.225	-	1.225

LAN PAX GROUP Y FILIALES

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUSD\$	MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	288.471	193.479
Total activos no corrientes	198.765	198.753
Total activos	487.236	392.232
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.583.445	1.462.843
Total pasivos no corrientes	252.092	265.125
Total pasivos	1.835.537	1.727.968
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(1.002.254)	(1.342.687)
Participaciones no controladoras	(346.047)	6.951
Total patrimonio	(1.348.301)	(1.335.736)
Total patrimonio y pasivos	487.236	392.232

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUSD\$	MUSD\$
Estado de Resultados Consolidados por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	777.370	534.979
Costo de ventas	(701.518)	(529.730)
Ganancia (Pérdida) bruta	75.852	5.249
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(47.826)	(135.604)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	8.197	(124.022)
Gasto por impuesto a las ganancias	(683)	2.349
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	7.514	(121.673)
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	14.167	(120.717)
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	(6.653)	(956)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	7.514	(121.673)
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	7.514	(121.673)
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos	(27.517)	(15.021)
Total resultado integral	(20.003)	(136.694)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	22.660	(126.301)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	(42.663)	(10.393)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	(20.003)	(136.694)

	Al 31 de diciembre de 2023 <i>MUSD\$</i>	Al 31 de diciembre de 2022 <i>MUSD\$</i>
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo		
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	93.512	24.595
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(899)	(1.762)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	112	(33)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	92.725	22.800
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(263)	(2.653)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	92.462	20.150
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	184.150	91.687

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora <i>MUSD\$</i>	Participaciones no controladora <i>MUSD\$</i>	Patrimonio total <i>MUSD\$</i>
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado			
AÑO 2023			
Patrimonio 1 de enero de 2023	(1.342.687)	6.951	(1.335.736)
Total resultado integral	22.660	(42.663)	(20.003)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	317.773	(310.335)	7.438
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	(1.002.254)	(346.047)	(1.348.301)
AÑO 2022			
Patrimonio 1 de enero de 2022	(1.219.473)	3.028	(1.216.445)
Total resultado integral	(126.301)	(10.393)	(136.694)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	3.087	14.316	17.403
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	(1.342.687)	6.951	(1.335.736)

LATAM FINANCE LIMITED

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	114	115
Total activos	114	115
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	208.621	208.621
Total pasivos no corrientes	-	-
Total pasivos	208.621	208.621
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(208.507)	(208.506)
Total patrimonio	(208.507)	(208.506)
Total patrimonio y pasivos	114	115

Estado de Resultados Consolidados por Función

Ganancia (Pérdida) bruta	-	-
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	-	(1)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(1)	169.582
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(1)	169.582

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(1)	169.582
Total resultado integral	(1)	169.582

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	-	-
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(1)	(1)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(1)	(1)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	115	116
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	114	115

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUSD\$	Participaciones no controladora MUSD\$	Patrimonio total MUSD\$
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado			

AÑO 2023

Patrimonio 1 de enero de 2023	(208.506)	-	(208.506)
Total resultado integral	(1)	-	(1)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	(208.507)	-	(208.507)

AÑO 2022

Patrimonio 1 de enero de 2022	(378.088)	-	(378.088)
Total resultado integral	169.582	-	169.582
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	(208.506)	-	(208.506)

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUSD\$	MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	16.931	56.896
Total activos	16.931	56.896
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	12.303	53.787
Total pasivos	12.303	53.787
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	4.628	3.109
Total patrimonio	4.628	3.109
Total patrimonio y pasivos	16.931	56.896

Estado de Resultados Consolidados por Función

Ingresos de actividades ordinarias	75.007	64.079
Costo de ventas	(45.009)	(38.208)
Ganancia (Pérdida) bruta	29.998	25.871
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	1.894	285
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	1.894	285
Gasto por impuesto a las ganancias	(374)	(28)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	1.520	257

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUSD\$	MUSD\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	1.520	257
Total resultado integral	1.520	257

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(832)	(1.431)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(832)	(1.431)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(832)	(1.431)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	1.452	2.883
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	620	1.452

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Patrimonio total
	MUSD\$	MUSD\$

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

AÑO 2023		
Patrimonio 1 de enero de 2023	3.109	3.109
Total resultado integral	1.520	1.520
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	4.629	4.629
AÑO 2022		
Patrimonio 1 de enero de 2022	2.851	2.851
Total resultado integral	258	258
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	3.109	3.109

HOLDCO I S.A.

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Otros activos financieros, no corrientes	351.165	351.165
Activo por impuestos diferidos	422	422
Total activos no corrientes	351.587	351.587
Total activos	351.587	351.587
PATRIMONIO Y PASIVOS		
PASIVOS		
Pasivos corrientes		
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	6	269
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	3.785	2.968
Total pasivos corrientes	3.791	3.237
PATRIMONIO		
Capital emitido	351.174	351.174
Resultados acumulados	(3.378)	(2.824)
Total patrimonio	347.796	348.350
Total patrimonio y pasivos	351.587	351.587

Estado de Resultados Consolidados por Función

Gastos de administración	(7)	(4)
Otros Gastos Varios de Operación	(646)	(511)
Pérdidas de actividades operacionales	(653)	(515)
Diferencias de cambio	99	18
Pérdida, antes de impuestos	(554)	(497)
Impuesto a las ganancias	-	-
PÉRDIDA DEL EJERCICIO	(554)	(497)

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
Pérdida del Ejercicio	(554)	(497)
Total Resultado Integral	(554)	(497)

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación		
Clases de cobros por actividades de operación		
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	-	1
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	-	510
Otros pagos por actividades de operación	-	(511)
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación		
efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	-	-
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-	-
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO		
	-	-
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO		
	-	-

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUSD\$	Participaciones no controladora MUSD\$	Patrimonio total MUSD\$
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado			

AÑO 2023

Patrimonio 1 de enero de 2023	351.174	(2.824)	348.350
Pérdida del ejercicio	-	(554)	(554)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	351.174	(3.378)	347.796

AÑO 2022

Patrimonio 1 de enero de 2022	351.174	(2.327)	348.847
Pérdida del ejercicio	-	(497)	(497)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	351.174	(2.824)	348.350

JARLETUL S.A.

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	16	16
Total activos no corrientes	-	-
Total activos	16	16
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.101	1.110
Total pasivos	1.101	1.110
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(1.085)	(1.094)
Total patrimonio	(1.085)	(1.094)
Total patrimonio y pasivos	16	16

Estado de Resultados Consolidados por Función

Ingresos de actividades ordinarias	-	-
Costo de ventas	-	-
Ganancia (Pérdida) bruta	-	-
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	7	(2)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	8	(2)
Gasto por impuesto a las ganancias	-	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	8	(2)

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	8	(2)
Total resultado integral	8	(2)

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(6)	(7)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(7)	(7)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(7)	(7)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	15	22
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	8	15

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUSD\$	Participaciones no controladora MUSD\$	Patrimonio total MUSD\$
--	--	---	-------------------------------

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

AÑO 2023			
Patrimonio 1 de enero de 2023	(1.094)	-	(1.094)
Total resultado integral	8	-	8
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	(1.086)	-	(1.086)
AÑO 2022			
Patrimonio 1 de enero de 2022	(1.092)	-	(1.092)
Total resultado integral	(2)	-	(2)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	(1.094)	-	(1.094)

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	312.628	305.288
Total activos no corrientes	21.853	30.485
Total activos	334.481	335.773
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	281.208	276.875
Total pasivos no corrientes	4.437	4.303
Total pasivos	285.645	281.178
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	48.836	54.595
Total patrimonio	48.836	54.595
Total patrimonio y pasivos	334.481	335.773

Estado de Resultados Consolidados por Función

Ingresos de actividades ordinarias	1.404.081	1.257.865
Costo de ventas	(1.271.863)	(1.165.039)
Ganancia (Pérdida) bruta	132.218	92.826
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	3.711	4.774
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(4.341)	(12.400)
Gasto por impuesto a las ganancias	(325)	(325)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(4.666)	(12.725)
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(4.666)	(12.725)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(4.666)	(12.725)

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
--	--	--

Estado de Resultados Integrales Consolidado

GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(4.666)	(12.725)
Total resultado integral	(4.666)	(12.725)

Resultado integral atribuible a:

Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(4.666)	(12.725)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	(4.666)	(12.725)

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	43.277	(23.373)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(1.751)	(3.947)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(91)	1.888
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	41.435	(25.432)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	41.435	(25.432)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	97.685	56.250

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUSD\$	Participaciones no controladora MUSD\$	Patrimonio total MUSD\$
--	--	---	-------------------------------

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado**AÑO 2023**

Patrimonio 1 de enero de 2023	54.595	-	54.595
Total resultado integral	(4.666)	-	(4.666)
Total transacciones con los accionistas	(1.093)	-	(1.093)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	48.836	-	48.836

AÑO 2022

Patrimonio 1 de enero de 2022	67.321	-	67.321
Total resultado integral	(12.725)	-	(12.725)
Total transacciones con los accionistas	-	-	-
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	54.596	-	54.596

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	21	31
Total activos no corrientes	336	336
Total activos	357	367
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	1.240	1.234
Total pasivos	1.240	1.234
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(883)	(867)
Total patrimonio	(883)	(867)
Total patrimonio y pasivos	357	367

Estado de Resultados Consolidados por Función

Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(16)	2
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(16)	2
Gasto por impuesto a las ganancias	-	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(16)	2
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(16)	2
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	(16)	2

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
--	--	--

Estado de Resultados Integrales Consolidado

GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	(16)	2
Total resultado integral	(16)	2

Resultado integral atribuible a:

Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(16)	2
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	(16)	2

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	-	(221)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	-	-
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	-	(221)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-	(221)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	20	241
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	20	241

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUSD\$	Participaciones no controladora MUSD\$	Patrimonio total MUSD\$
--	--	---	-------------------------------

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

AÑO 2023			
Patrimonio 1 de enero de 2023	(867)	-	(867)
Total resultado integral	(16)	-	(16)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	(883)	-	(883)

AÑO 2022

Patrimonio 1 de enero de 2022	(869)	-	(869)
Total resultado integral	2	-	2
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	(867)	-	(867)

LATAM TRAVEL S.A.

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	3.648.806	1.249.804
Total activos no corrientes	118.296	88.494
Total activos	3.767.102	1.338.298
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	577.202	323.426
Total pasivos no corrientes	709.536	174.158
Total pasivos	1.286.738	497.584
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	2.480.364	840.714
Participaciones no controladoras	-	-
Total patrimonio	2.480.364	840.714
Total patrimonio y pasivos	3.767.102	1.338.298

Estado de Resultados Consolidados por Función

Ingresos de actividades ordinarias	2.013.547	372.102
Costo de ventas	(495)	(30.992)
Ganancia (Pérdida) bruta	2.013.052	341.110
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	1.558.887	181.724
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	778.318	(1.133.744)
Gasto por impuesto a las ganancias	-	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	778.318	(1.133.744)

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	778.318	(1.133.744)
Total resultado integral	778.318	(1.133.744)

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(2.553.495)	(989.812)
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	1.364.128	90.526
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	1.411.653
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(1.189.367)	512.367
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	2.794.378	115.976
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	793.839	165.496
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	2.398.850	793.839

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUSD\$	Patrimonio total MUSD\$
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado		
AÑO 2023		
Patrimonio 1 de enero de 2023	840.714	840.714
Cambios en patrimonio		
Resultado integral		
Ganancia (pérdida)	778.318	778.318
Otro resultado integral	-	-
Total resultado integral	778.318	778.318
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	861.332	861.332
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	2.480.364	2.480.364
AÑO 2022		
Patrimonio 1 de enero de 2022	(253.792)	(253.792)
Cambios en patrimonio		
Resultado integral		
Ganancia (pérdida)	(1.133.744)	(1.133.744)
Otro resultado integral	-	-
Total resultado integral	(1.133.744)	(1.133.744)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	2.228.250	2.228.250
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	840.714	840.714

LATAM TRAVEL S.R.L.

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	64	64
Total activos no corrientes	28	28
Total activos	92	92
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	-	5
Total pasivos	-	5
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	92	87
Total patrimonio	92	87
Total patrimonio y pasivos	92	92

Estado de Resultados Consolidados por Función

Ingresos de actividades ordinarias	-	-
Ganancia (Pérdida) bruta	-	-
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	5	155
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	5	155
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	5	155
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	5	155

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	5	155
Total resultado integral	5	155
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	5	155
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	5	155

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	-	-
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	-	-
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-	-
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	64	64

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUSD\$	Participaciones no controladora MUSD\$	Patrimonio total MUSD\$
--	--	---	-------------------------------

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado**AÑO 2023**

Patrimonio 1 de enero de 2023	87	-	87
Total resultado integral	5	-	5
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	92	-	92

AÑO 2022

Patrimonio 1 de enero de 2022	(68)	-	(68)
Total resultado integral	155	-	155
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	87	-	87

PEUCO FINANCE LIMITED

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	-	-
Total activos	-	-
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	-	-
Total pasivos	-	-
Total patrimonio y pasivos	-	-

Estado de Resultados Consolidados por Función

Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	-	-
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	-	-
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	-	-

TAM S.A. Y FILIALES

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	2.441.250	1.998.284
Total activos no corrientes	1.798.452	1.499.564
Total activos	4.239.702	3.497.848
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	2.042.204	3.302.692
Total pasivos no corrientes	985.169	928.855
Total pasivos	3.027.373	4.231.547
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.211.177	(734.514)
Participaciones no controladoras	1.152	815
Total patrimonio	1.212.329	(733.699)
Total patrimonio y pasivos	4.239.702	3.497.848
Estado de Resultados Consolidados por Función		
Ingresos de actividades ordinarias	5.794.599	4.255.115
Costo de ventas	(4.587.151)	(3.973.361)
Ganancia (Pérdida) bruta	1.207.448	281.754
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	631.524	(163.903)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	739.480	(89.464)
Gasto por impuesto a las ganancias	1.303	19.529
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	740.783	(69.935)
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	740.476	(70.047)
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	307	112
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	740.783	(69.935)

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	740.783	(69.935)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	796.614	(10.792)
Impuesto a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se clasificarán al resultado del ejercicio	8.322	689
Otro resultado integral	804.936	(10.103)
Total resultado integral	1.545.719	(80.273)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	1.545.328	(80.281)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	391	8
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	1.545.719	(80.273)

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo		
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	364.468	886.301
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(31.311)	36.345
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(18.698)	(354.668)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	314.459	567.978
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	35.215	(476.568)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	349.674	91.410
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	384.133	225.804
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	733.807	384.133

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUSD\$	Participaciones no controladora MUSD\$	Patrimonio total MUSD\$
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado			
AÑO 2023			
Patrimonio 1 de enero de 2023	(734.515)	815	(733.700)
Total resultado integral	1.545.335	391	1.545.726
Total transacciones con los accionistas	400.357	(54)	400.303
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	1.211.177	1.152	1.212.329
AÑO 2022			
Patrimonio 1 de enero de 2022	(649.058)	769	(648.289)
Total resultado integral	(80.281)	35	(80.246)
Total transacciones con los accionistas	(5.176)	11	(5.165)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	(734.515)	815	(733.700)

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

	Al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$	Al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$
Estado de Situación Financiera		
ACTIVOS		
Total activos corrientes	977.726	1.103.009
Total activos no corrientes	115.135	111.767
Total activos	1.092.861	1.214.776
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS		
Total pasivos corrientes	396.039	684.262
Total pasivos no corrientes	386.878	265.927
Total pasivos	782.917	950.189
PATRIMONIO		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	309.944	264.587
Total patrimonio	309.944	264.587
Total patrimonio y pasivos	1.092.861	1.214.776

Estado de Resultados Consolidados por Función

Ingresos de actividades ordinarias	1.110.860	906.015
Costo de ventas	(955.841)	(818.075)
Ganancia (Pérdida) bruta	155.019	87.940
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	153.438	69.915
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	153.438	69.915
Gasto por impuesto a las ganancias	(44.699)	(60)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	108.739	69.855
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	108.739	69.855
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	108.739	69.855

	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
	MUSD\$	MUSD\$
Estado de Resultados Integrales Consolidado		
GANANCIA (PÉRDIDA) DEL EJERCICIO	108.739	(60)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(63.382)	(15.409)
Otro resultado integral	(63.382)	(15.409)
Total resultado integral	45.357	(15.469)
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	45.357	(15.469)
Total resultado integral	45.357	(15.469)
Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo		
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	(3.269)	(157.977)
Incremento neto (disminución en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio)	(3.269)	(157.977)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	4.489	4.710
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	1.220	(153.267)
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	136.469	289.736
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	137.689	136.469

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladora	Patrimonio total
	MUSD\$	MUSD\$	MUSD\$
Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado			
AÑO 2023			
Patrimonio 1 de enero de 2023	264.587	-	264.587
Total resultado integral	108.739	-	108.739
Total transacciones con los accionistas	(63.382)	-	(63.382)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023	309.944	-	309.944
AÑO 2022			
Patrimonio 1 de enero de 2022	1.298.275	-	1.298.275
Total resultado integral	54.446	-	54.446
Total transacciones con los accionistas	(1.088.134)	-	(1.088.134)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2022	264.587	-	264.587

Análisis razonado

Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias:

1. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Situación Financiera Consolidado:

	31-12-2023	31-12-2022
ÍNDICES DE LIQUIDEZ		
Liquidez corriente (veces) (Activo corriente en operación / Pasivo corriente)	0,74	0,69
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles / pasivo corriente)	0,30	0,24
ÍNDICES DE ENDEUDAMIENTO		
Razón de endeudamiento (veces): (Pasivo corriente / Patrimonio neto)	12,63	120,36
(Pasivo no corriente / Patrimonio neto)	18,97	191,39
(Pasivo corriente + pasivo no corriente / Patrimonio neto)	31,60	311,75
Deuda corriente / Deuda total (%)	39,98	38,61
Deuda no corriente / Deuda total (%)	60,02	61,39
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I. / gastos financieros)	2,04	0,00
ÍNDICES DE ACTIVIDAD		
Total de Activos	14.667.315	13.211.024
Inversiones	795.787	780.869
Enajenaciones	46.524	56.794
ÍNDICES DE RENTABILIDAD		
Los índices de rentabilidad han sido calculados sobre el patrimonio y resultados atribuibles a Accionistas mayoritarios.		
Rentabilidad del patrimonio (Resultado neto / patrimonio neto promedio)	1,29	31,68
Rentabilidad del activo (Resultado neto / activos promedios)	0,04	0,10
Rendimiento de activos operacionales (Resultado neto / activos operacionales (*) Promedio)	0,04	0,11
<i>* Total de activos menos impuestos diferidos, cuentas corrientes del personal, inversiones permanentes y temporales.</i>		
Retorno de dividendos (Dividendos pagados / precio de mercado)	0,00	0,00

Al 31 de diciembre de 2023, los activos totales de la Sociedad ascienden a MUSD\$14.667.315, lo que, comparado con el 31 de diciembre de 2022, presenta un aumento de MUSD\$1.456.291 (11,0%).

El Activo corriente de la Sociedad aumentó en MUSD\$666.938 (18,9%), comparado con el cierre del ejercicio 2022. Los principales aumentos se presentan en los siguientes rubros: Efectivo y equivalentes al efectivo por MUSD\$498.086 (40,9%), este aumento se explica por la variación neta presentada en el estado de flujos consolidado de la Sociedad; Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar por MUSD\$377.801 (37,5%), explicado principalmente por aumento en las ventas en los mercados de Brasil, Perú y Chile; Inventarios corrientes por MUSD\$115.091 (24,1%), asociado a aumento de compras por MUSD\$206.285 e inventario en tránsito y otros por MUSD\$22.867, compensado por ajuste de inventarios, bajas y otros por MUSD\$101.398 y por el ajuste de conversión por MUSD\$12.781; Impuestos corrientes por MUSD\$13.997 (42,4%) y Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta por MUSD\$16.254 (18,8%) (principalmente por ventas de aeronaves y motores). Todo lo anterior se ve compensado por una disminución de: Otros activos financieros, corrientes

por MUSD\$328.696 (65,3%) explicado principalmente por la compensación de un fondo entregado a un agente como anticipos restringidos, esto relacionado a la baja de claim de TAM Linhas Aéreas S.A., el cual estaba pendiente de resolución a la salida del proceso de Capítulo 11 y que fue compensado durante el 2023; Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes por MUSD\$19.495 (99,9%); y Otros activos no financieros corrientes por MUSD\$6.100 (3,2%).

El índice de liquidez de la Sociedad muestra un aumento de 0,69 veces al cierre del ejercicio 2022 a 0,74 veces al cierre de diciembre de 2023. Se observa, además, un aumento de la razón ácida de 0,24 veces en el ejercicio 2022 a 0,30 veces al cierre de diciembre de 2023.

El Activo no corriente de la Sociedad aumentó en MUSD\$789.353 (8,2%) respecto del cierre del ejercicio 2022. Los principales rubros del Activo no corriente que presentan incremento son: Propiedades, plantas y equipos por MUSD\$679.469 (8,1%), cuya variación se explica principalmente con las adiciones del ejercicio por MUSD\$1.954.683 (principalmente adiciones asociadas al mantenimiento de aeronaves por MUSD\$938.381 y nuevos contratos de activos por derechos de uso por MUSD\$1.016.302)

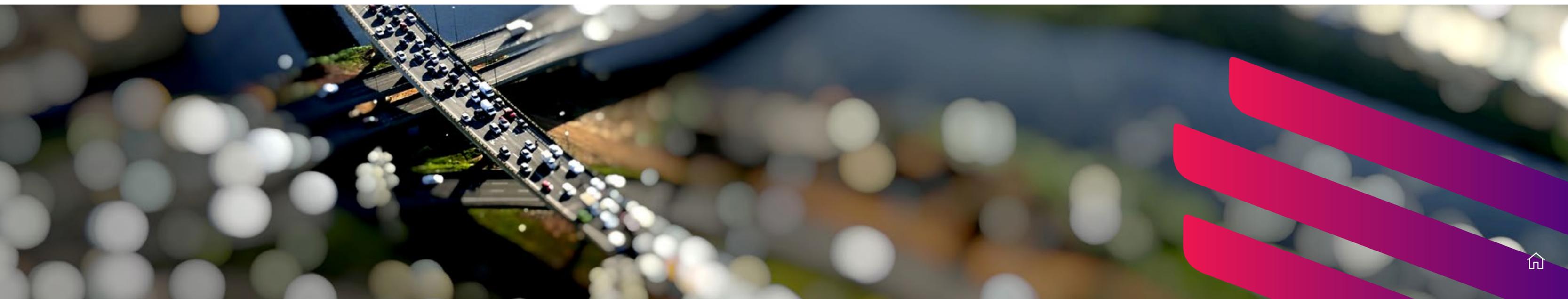
y un aumento en la diferencia por conversión por MUSD\$44.249, compensado por la disminución originada en la depreciación del ejercicio por MUSD\$939.040 y otras disminuciones por MUSD\$380.423; Activos intangibles distintos de la plusvalía por MUSD\$71.600 (6,6%), originado principalmente por el ajuste de conversión por MUSD\$52.478, incremento por adiciones por MUSD\$79.144 (asociado a proyectos de transformación digital por MUSD\$32.484) compensado por una disminución por MUSD\$59.304 correspondiente a la amortización del ejercicio; Otros activos financieros no corrientes por MUSD\$18.968 (122,2%); Otros activos no financieros por MUSD\$20.243 (13,6%), originado principalmente por incrementos en depósitos judiciales por MUSD\$30.425 y otros pagos anticipados por MUSD\$3.967, compensado con la disminución de Impuesto a las ventas por MUSD\$14.209 y Cuentas por cobrar, no corrientes por MUSD\$206 (1,6%). Todo lo anterior se ve levemente compensado por una disminución en Activos por impuestos diferidos por MUSD\$(1.133) (19,2%).

Al 31 de diciembre de 2023, los pasivos totales de la Sociedad ascienden a MUSD\$14.229.040, lo que, comparado con valor al 31 de diciembre de 2022, presenta un aumento de MUSD\$1.048.737 (equivalente al 8,0%).

El Pasivo corriente de la Sociedad, aumentó en MUSD\$599.440 (11,8%), respecto al cierre de ejercicio 2022. Los principales aumentos se presentan en: Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes por MUSD\$137.287 (8,4%), Otros pasivos no financieros, corrientes por MUSD\$659.655 (25,0%); Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes por MUSD\$7.432; Pasivos por impuestos, corrientes por MUSD\$1.345 (131,1%); y Otras provisiones, corrientes por MUSD\$499 (3,4%). Lo señalado anteriormente, se compensan con la disminución de Otros pasivos financieros, corrientes por MUSD\$206.778 (25,8%).

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente de la Sociedad sobre el patrimonio para el ejercicio es de 12,63 (120,36 al 31 de diciembre de 2022). La incidencia del Pasivo corriente sobre la deuda total aumentó en 1,37 puntos porcentuales, pasando de 38,61% al cierre del 2022 a un 39,98% al cierre del presente ejercicio.

El Pasivo no corriente de la Sociedad, aumentó en MUSD\$449.297 (5,6%), comparado con el valor al 31 de diciembre de 2022. Los principales incrementos se presentan en el rubro Otros pasivos financieros, no corrientes por MUSD\$362.630 (6,1%), Cuentas por pagar, no corrientes por MUSD\$92.303



(28,3%), explicado principalmente por el incremento en mantención de aeronaves y motores por MUSD\$98.868, compensado por otros efectos netos por MUSD\$6.565; Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes por MUSD\$29.130 (31,2%), explicado por un aumento de MUSD\$58.436 asociado a la provisión de servicios corrientes, compensado por una disminución por beneficios pagados por MUSD\$6.701 y ajuste de conversión y pérdida actuarial por MUSD\$22.605; y el aumento de Pasivos por impuestos diferidos por MUSD\$37.734 (10,9%). Lo anterior se ve compensado por la disminución de Otros pasivos no financieros, no corrientes por MUSD\$71.272 (17,0%) y Otras provisiones, no corrientes por MUSD\$1.228 (-0,1%).

Para un mejor entendimiento respecto del aumento total de los Otros pasivos financieros por MUSD\$155.852, considerando una disminución el pasivo financiero corriente por MUSD\$206.778 y un aumento en el pasivo financiero, no corriente por MUSD\$362.630, a continuación, se presenta, excluyendo los incrementos de derivados de cobertura y no cobertura por MUSD\$1.544, el siguiente cuadro resumen que muestra los movimientos correspondientes a flujos y no flujos de efectivo:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2022 MUSD\$	Flujos			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2023 MUSD\$
		Obtención Capital ¹ MUSD\$	Capital ² MUSD\$	Pago Interés MUSD\$	Interés devengado y otros MUSD\$	Reclasificaciones ³ MUSD\$	
Préstamos bancarios	1.385.995	-	(81.952)	(153.791)	189.272	(310.090)	1.029.434
Obligaciones garantizadas	325.061	-	(19.726)	(20.309)	20.686	(1.790)	303.922
Otras obligaciones garantizadas	474.304	-	(56.519)	(42.283)	43.037	11.811	430.350
Obligaciones con el público	1.289.799	-	-	(155.655)	168.694	-	1.302.838
Arrendamientos financieros	1.088.239	-	(183.374)	(48.272)	58.076	(13.123)	901.546
Otros préstamos	2.028	-	(434)	-	(70)	(1.420)	104
Pasivos por arrendamientos	2.216.454	-	(225.358)	(173.924)	1.150.822	-	2.967.994
Total Obligaciones con instituciones financieras	6.781.880	-	(567.363)	(594.234)	1.630.517	(314.612)	6.936.188

¹ Durante el ejercicio 2023, la Compañía no obtuvo financiamiento. Durante el ejercicio 2022, la Compañía obtuvo MUSD\$2.361.875 en importes procedentes de préstamos de largo plazo y MUSD\$4.856.025 de importes procedentes de préstamos de corto plazo, lo que totaliza MUSD\$7.217.900.

² Al 31 de diciembre de 2023 los reembolsos de préstamos por MUSD\$342.005 y pagos de pasivos por arrendamientos por MUSD\$225.358, revelados en flujos por actividades de financiación y para 31 de diciembre de 2022 los reembolsos de préstamos por MUSD\$8.759.413 y pagos de pasivos por arrendamientos por MUSD\$131.917 revelados en flujos por actividades de financiación.

³ Como resultado de la salida del Capítulo 11, los Préstamos bancarios disminuyeron principalmente en MUSD\$297.161, relacionado a la baja del claim de TAM Linhas Aéreas S.A., el cual estaba pendiente de resolución a la salida del proceso de Capítulo 11 y que fue compensado durante el 2023 con un fondo entregado a un agente como anticipos restringidos realizado en el mes de noviembre de 2022.

El indicador de endeudamiento del Pasivo no corriente de la Sociedad del ejercicio sobre el patrimonio es 18,97.

La incidencia del Pasivo no corriente sobre la deuda total disminuyó en (1,37) puntos porcentuales, pasando de 61,39% al cierre de 2022 a un 60,02% al cierre de diciembre de 2023.

El indicador de endeudamiento total sobre el Patrimonio de la Sociedad al cierre de diciembre de 2023 es 31,60, siendo 280,15 menor que al cierre de diciembre de 2022.

Al 31 de diciembre de 2023, aproximadamente un 49% de la deuda está a tasa fija, de la deuda variable, la mayor parte está indexada a tasa de referencia en base a SOFR.

El Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora aumentó en MUSD\$408.024 (965,1%), pasando de MUSD\$42.278 al 31 de diciembre de 2022 a un patrimonio de MUSD\$450.302 al 31 de diciembre de 2023. Los principales efectos corresponden a:

a) Disminución de capital social

En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 20 de abril de 2023, se acordó lo siguiente, lo cual implica un movimiento neto entre rubros del patrimonio y no tienen efecto sobre el total:

i) Una disminución del capital de la Sociedad por la cantidad de MUSD\$7.501.896, sin alterar el número y características de las acciones en que se divide, mediante la absorción de la totalidad de las pérdidas acumuladas de la Sociedad al 31 de diciembre de 2022 por ese mismo monto;

ii) Otra disminución del capital de la Sociedad por la cantidad de MUSD\$178, sin tampoco alterar el número y características de las acciones en que se divide, mediante la absorción de la cuenta "Acciones propias en cartera" al 31 de diciembre de 2022, por ese mismo monto, producida con motivo de la

disminución de pleno derecho del capital social de enero de 2012 que tuvo lugar de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 27 de la Ley sobre Sociedades Anónimas;

iii) Deducir del capital pagado de la Sociedad la cuenta de “Costos de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles en acciones”, por la suma de MUSD\$810.279.

b) Aumento de capital y bonos convertibles

Durante el primer semestre de 2023 se reconoció el aumento de capital pagado, originado por la conversión de bonos clase H y el pago de acreencias mediante los bonos clase G correspondiente a MUSD\$17.401.

Considerando lo señalado en letra a) y b) anteriores el saldo del capital social al cierre de diciembre de 2023 se compone de la siguiente forma:

	Capital Pagado
	<i>MUSD\$</i>
Saldo inicial al 1 de enero de 2023	13.298.486
Bono Convertible G - colocación durante el período por opción conversión	17.401
Absorción de Pérdidas Acumuladas al 31 de diciembre de 2022	(7.501.896)
Absorción acciones propias en cartera	(178)
Deducción de costos de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles en acciones	(810.279)
Subtotal	(8.294.952)
Saldo final al 31 de diciembre de 2023	5.003.534

c) Otras reservas varias

Durante el ejercicio 2023, el rubro de las Otras reservas varias aumentó en MUSD\$ 736.491 asociado principalmente al aumento por la capitalización de costos de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles en acciones por MUSD\$810.279 compensado por MUSD\$14.401 de ajuste al valor justo de los bonos convertidos, Reservas actuariales por planes de Beneficios a los empleados por MUSD\$20.442, Reserva de conversión por MUSD\$25.051 y Reservas relacionadas con las actividades de coberturas por MUSD\$(20.651).

d) Ganancias/Pérdidas Acumuladas (Resultado acumulado)

Los resultados acumulados incluyen MUSD\$581.831 de ganancias atribuibles a los propietarios de la controladora del ejercicio y el reverso de MUSD\$57.129 relacionado a un dividendo no pagado en el año 2020, MUSD\$174.549 correspondientes a las utilidades del ejercicio 2023 y la Absorción pérdidas acumuladas por MUSD\$7.501.896.

Producto de lo anterior, el Resultado acumulado aumentó de una pérdida de MUSD\$7.501.896 al 31 de diciembre de 2022 a una utilidad de MUSD\$464.411 al 31 de diciembre de 2023.



2. ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO

Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Resultados Consolidado.

Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre	2023	2022
	MUSD\$	MUSD\$
Ingresos operacionales	11.789.182	9.516.807
Pasajeros	10.215.148	7.636.429
Carga	1.425.393	1.726.092
Otros	148,641	154.286
Costos operacionales	(10.619.974)	(9.638.086)
Remuneraciones	(1.583.337)	(1.266.336)
Combustible	(3.947.220)	(3.882.505)
Comisiones	(244.160)	(167.035)
Depreciación y amortización	(1.205.373)	(1.179.512)
Otros arriendos y tasas de aterrizaje	(1.322.795)	(1.036.158)
Servicios a pasajeros	(271.838)	(184.357)
Arriendo de aviones	(91.876)	(202.845)
Mantenimiento	(601.804)	(582.848)
Otros costos operacionales	(1.351.571)	(1.136.490)
Resultado operacional	1.169.208	(121.279)
Margen operacional	9,9%	-1,3%
Ingresos financieros	125,356	1.052.295
Costos financieros	(698.231)	(942.403)
Otros ingresos / costos ¹	159	1.357.438
Ganancia/(Pérdida) antes de impuesto e interés minoritario	596.492	1.346.051
Impuestos	(14.942)	(8.914)
Ganancia/(Pérdida) antes de interés minoritario	581.550	1.337.137
Atribuible a:		
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora	581,831	1.339.210
Ganancia/(Pérdida), atribuible a participaciones no controladora	(281)	(2.073)
Margen neto	4,9%	14,1%
Tasa efectiva impuesto	-2,5%	-0,7%
Total Acciones, básicas	604.437.869.545	96.614.464.231
Ganancia/(Pérdida) básicas por acción (USD\$)	0,000963	0,013861
Total Acciones, diluida	604.441.789.335	98.530.451.071
Ganancia/(Pérdida) diluidas por acción (USD\$)	0,000963	0,013592
R.A.I.I.D.A.	2.375.021	2.417.744

¹ Otros ingresos / costos considera los rubros Otras ganancias (pérdidas), Diferencias de cambio y Resultados por unidades de reajuste presentados en el Estado de Resultados Consolidado por Función.

La Controladora al 31 de diciembre de 2023 registró una ganancia de MUSD\$581.831, lo que representa una variación negativa de MUSD\$757.379 comparado con la ganancia de MUSD\$1.339.210 del ejercicio anterior. El margen neto del ejercicio alcanzó 4,9% en 2023 y 14,1% durante 2022.

El Resultado operacional de 2023 muestra una ganancia de MUSD\$1.169.208, que comparado con la pérdida de MUSD\$121.279 al 31 de diciembre de 2022 representa una variación equivalente a un 1.064,1%. El margen operacional presenta una variación positiva de 11,2 puntos porcentuales respecto del ejercicio 2022, alcanzando un 9,9%, impulsado principalmente por un buen desempeño del negocio de pasajeros.

Los Ingresos operacionales al 31 de diciembre de 2023 aumentaron un 23,9% con respecto al mismo período de 2022, alcanzando MUSD\$11.789.182. Este aumento se debe en gran medida a un 33,8% en los Ingresos de pasajeros compensado con la disminución de 17,4% en los Ingresos de carga y 3,7% de los Otros ingresos. El impacto de la apreciación del real brasileño representa mayores Ingresos ordinarios por aproximadamente MMUSD\$106.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUSD\$10.215.148, que comparado con MUSD\$7.636.429 al 31 de diciembre de 2022, representa un incremento de 33,8%. Esta variación se debe al aumento de un 23,1% en la demanda medida en RPK y un 8,6% en los yields, respecto del mismo período del año anterior. Por otro lado, el factor de ocupación también presenta una variación positiva de 1,7 puntos porcentuales alcanzando un 83,1% durante el ejercicio 2023. En términos de capacidad, las operaciones de pasajeros han registrado un aumento positivo, con ASK totales alcanzando el 92% de los niveles de 2019 al 31 de diciembre de 2023, lo que representa el nivel más alto de operaciones desde el comienzo de la pandemia.

El ítem Otros ingresos presenta una disminución de MUSD\$5.645, debido principalmente, a menores ingresos reconocidos por concepto de indemnización de Delta Air Lines Inc. asociados a la implementación del JBA firmado en 2019 por MUSD\$

30.408, parcialmente compensado con mayores ingresos por ventas de motores spare y rotables de la flota Airbus A350 y Airbus A320 durante 2023.

Al 31 de diciembre de 2023, los Costos operacionales ascienden a MUSD\$10.619.974, que comparados con el mismo ejercicio de 2022 representa un aumento de 10,2%, equivalentes a MUSD\$981.888. Por otro lado, el costo unitario por ASK disminuyó un 8,6%. Adicionalmente, el impacto de la apreciación del real brasileño en este rubro representa mayores costos por aproximadamente MMUSD\$66. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

a) Las Remuneraciones y beneficios aumentaron MUSD\$317.001 debido, principalmente a mayores costos de tripulaciones y personal de aeropuerto, junto con un aumento de 11% en la dotación promedio durante el año de 2023.

b) El Combustible aumentó 1,7%, equivalente a MUSD\$64.715. Este incremento corresponde principalmente a un 17,5% de crecimiento en el consumo medido en galones compensado por un 13,7% de menores precios promedio sin cobertura. La Compañía reconoció durante 2023 una utilidad de MUSD\$15.688 por cobertura de combustible, comparado con una utilidad de MUSD\$18.755 obtenidos durante el ejercicio 2022.

c) Las Comisiones a los agentes muestran un aumento de MUSD\$77.125, producto principalmente del incremento en las operaciones relacionadas a los ingresos de pasajeros.

d) La Depreciación y Amortización aumentó en MUSD\$25.861, equivalente a un 2,2%, variación que se explica, principalmente, por la depreciación del mantenimiento efecto del incremento de 19 aeronaves al 31 de diciembre de 2023 comparado con el ejercicio de 2022, compensado por la renegociación de los contratos de arriendos operativos de flota tras la salida del Capítulo 11.

e) Los Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje aumentaron MUSD\$286.637, principalmente en los costos de tasas aero-

portuarias y servicios de handling impactados por una mayor operación durante 2023.

f) El Servicio a Pasajeros presenta mayores costos por MUSD\$87.481, lo que se traduce en una variación de 47,5%, explicado principalmente por aumento en los costos de catering y servicios a bordo producto del levantamiento de las restricciones de entrega de comida presentes hasta los primeros meses 2022 debido a la pandemia de COVID-19, además, del crecimiento en la demanda, lo cual se traduce en un incremento de 18,3% en el número de pasajeros transportados, principalmente en el segmento internacional.

g) El Arriendo de Aviones presenta menores costos por MUSD\$110.969, debido a una disminución en el número de aeronaves bajo modalidad PBH.

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

h) El Mantenimiento presenta mayores costos por MUSD\$18.956, producto de una mayor flota promedio y el aumento de la operación durante 2023.

i) Los Otros Costos Operacionales presentan un aumento de MUSD\$215.081, principalmente, por efecto de mayores costos variables de tripulación, sistemas de reservas, ventas y publicidad, producto del crecimiento de la operación durante 2023.

Los Ingresos financieros totalizaron MUSD\$125.356, que comparados a los MUSD\$1.052.295 del ejercicio anterior, representan menores ingresos por MUSD\$926.939, principalmente debido al reconocimiento durante 2022 de ajustes de fair value de los bonos convertidos cuyo origen fue deuda financiera por MUSD\$420.436 y bajas de deuda financiera por MUSD\$491.326.

Los Costos financieros disminuyeron 25,9% totalizando MUSD\$698.231 al 31 de diciembre de 2023, la variación es efecto de los intereses reconocidos durante 2022 asociados al financiamiento DIP.

Los Otros ingresos / costos totalizaron una ganancia de MUSD\$159 al 31 de diciembre de 2023 que comparado con el mismo ejercicio de 2022 registran un incremento de MUSD\$1.357.279, Este impacto se explica principalmente por el reconocimiento durante de 2022 de una utilidad de MUSD\$2.550.306 correspondientes al ajuste a fair value de los bonos convertidos cuyo origen eran Cuentas por pagar comerciales y Otras cuentas por pagar, compensado por costos actividades de reestructuración registrados durante el ejercicio de 2022.

Los principales rubros del Estado de Situación Financiera Consolidado de TAM S.A. y Filiales, que produjeron una utilidad por MUSD\$50.701 por diferencia de cambio al 31 de Diciembre de 2023, son los siguientes: Otros pasivos financieros, utilidad por MUSD\$26.871 originada por préstamos y leasing financieros por adquisición de flota denominados en dólares; cuentas por cobrar y pagar neto a empresas relacionadas utilidad por MUSD\$46.531 y cuentas por cobrar y pagar neto a terceros pérdida por MUSD\$17.532 Los otros rubros de activos y pasivos netos generaron una pérdida por MUSD\$5.168.

3. ANÁLISIS Y EXPLICACIÓN FLUJO NETO CONSOLIDADO ORIGINADO POR LAS ACTIVIDADES DE OPERACIÓN, INVERSIÓN Y FINANCIACIÓN

El Flujo de Actividades de Operación al 31 de diciembre de 2023 presenta una variación positiva de MUSD\$2.166.771 respecto del mismo ejercicio del año anterior, debido a la variación positiva de Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios por MUSD\$2.847.843, Otros cobros por actividades de operación por MUSD\$52.574 y Otros pagos por actividades de operación, por MUSD\$2.243 y Otras entradas y salidas de efectivo por MUSD\$109.914. Lo anterior se ve compensado con las variaciones negativas de Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios, cuyas variaciones se originan por los mayores pagos efectuados por MUSD\$576.378; Pagos a y por cuenta de los empleados por MUSD\$265.360, Impuestos a las ganancias pagados por MUSD\$4.065.

La variación positiva de MUSD\$109.914 en las Otras entradas y salidas de efectivo del Flujo de Actividades de Operación, se origina principalmente por la variación de Fondos recibidos asociado a anticipos restringidos por MUSD\$47.490, menor flujo asociado a Garantías por MUSD\$51.790, depósitos judiciales por MUSD\$4.312, Comisiones bancarias e impuestos por MUSD\$3.268 y Garantías de márgenes de derivados de cobertura por MUSD\$37.648; compensado por la variación negativa de Impuestos sobre transacciones financieras por MUSD\$(4.669), Pago de primas de derivados por MUSD\$24.481 y Derivados de cobertura por MUSD\$5.444.

El Flujo Actividades de Inversión presenta una variación positiva de MUSD\$89.452 respecto al mismo ejercicio del año anterior, principalmente por la variación positiva de Intereses recibidos por MUSD\$79.618, Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades por MUSD\$331 y Otras entradas (salidas) de efectivo por MUSD\$52.958. Lo anterior se ve compensado con las variaciones negativas de Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo por MUSD\$9.853, Compras de activos intangibles por MUSD\$17.936, Compras de Propiedades, planta y equipos por MUSD\$15.249 y Otros cobros por la venta de patrimonio

o instrumentos de deuda de otras entidades por MUSD\$417.

El Flujo de Actividades de Financiación presenta una variación negativa de MUSD\$2.005.170, respecto al mismo ejercicio del año anterior, que se explica principalmente por las variaciones negativas de Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control por MUSD\$23, Importes procedentes de la emisión de acciones por MUSD\$549.038, Importes procedentes de la emisión de otros instrumentos de patrimonio por MUSD\$3.202.790, Importes procedentes de préstamos de corto plazo por MUSD\$4.856.025, Importes procedentes de préstamos de largo plazo por MUSD\$2.361.875, Préstamos de entidades relacionadas por MUSD\$770.522, Intereses pagados por MUSD\$72.518 y Pagos de pasivos por arrendamientos por MUSD\$93.441. Estas variaciones se ven compensadas por la variación positiva de Pago de préstamos por MUSD\$8.417.408, Pago de préstamos a entidades relacionadas por MUSD\$1.008.483 y Otras entradas (salidas) de efectivo por MUSD\$475.171.

Los flujos de préstamos expuestos anteriormente incluyen los siguientes eventos:

1. La línea de crédito comprometida “Revolving Credit Facility (RCF)” es de carácter garantizado con colateral compuesto por aviones, motores y repuestos, la cual estuvo completamente girada hasta el 3 de noviembre de 2022. Una vez emergidos del Capítulo 11, dicha línea fue completamente pagada y se encuentra disponible para ser utilizada al 31 de diciembre de 2023.

2. El 14 de marzo de 2022 se presentó al Tribunal para su aprobación un nuevo texto refundido y modificado del Contrato de Crédito DIP Existente (el “Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”). El Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (i) refinanciaba y sustituía en su totalidad los Tramos A, B y C existentes en el Contrato de Crédito DIP Existente; (ii) contemplaba una fecha de vencimiento acorde con el calendario que los Deudores preveían para emerger del Procedimiento Capítulo 11; e (iii) incluía ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con

el Contrato de Crédito DIP Existente y la Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada. Las obligaciones bajo el DIP fueron garantizadas por activos de propiedad de LATAM y de ciertas de sus filiales, incluyendo, pero no limitado a, acciones, ciertos motores y repuestos.

Con fecha 8 de abril de 2022 se suscribió un texto refundido y modificado (el “Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”) del Contrato de Crédito DIP Original, el cual modificó y refundió dicho contrato y repagó las obligaciones pendientes de pago bajo el mismo (esto es, bajo sus Tramos A, B y C). El monto total del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado fue de MMUSD\$3.700. El Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (i) incluyó ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con el Contrato de Crédito DIP Existente; y (ii) contempló una fecha de vencimiento acorde con el calendario que LATAM preveía para emerger del Procedimiento Capítulo 11. Respecto a esto último, la fecha de vencimiento programada del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado era el 8 de agosto de 2022, sujeto a posibles extensiones que, en ciertos casos, tenían fecha tope el 30 de noviembre de 2022.

Asimismo, con fecha 8 de abril de 2022, tuvo lugar el desembolso inicial bajo el Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado por la cantidad de MMUSD\$2.750. Con fecha 28 de abril de 2022 se firmó una modificación a dicho contrato extendiendo la fecha de vencimiento del 8 de agosto de 2022 al 14 de octubre de 2022.

Con fecha 12 de octubre de 2022, dicho Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado fue repagado en su totalidad con el financiamiento DIP-to-Exit, el cual contempló un financiamiento puente para bonos senior garantizados con vencimiento en 2027 por MMUSD\$750, MMUSD\$750 en otro financiamiento puente para bonos senior garantizados con vencimiento en 2029, un Financiamiento a Plazo de MMUSD\$750, un financiamiento llamado Junior DIP, por un total de MMUSD\$1.146, y, por último, una Línea de Crédito Rotativa de MMUSD\$500, la cual no está girada. El financiamiento DIP-to-exit fue colateralizado por activos de propiedad de LATAM y de ciertas de

sus filiales. De estos, el Junior DIP contemplaba una prioridad subordinada al resto de los créditos.

Con fecha 18 de octubre de 2022, los Créditos Puente fueron parcialmente repagados por: i) una emisión de bonos exenta de registro en virtud del U.S. Securities Act de 1933, según sea modificado (la “Ley de Valores”), de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2027 (los “Bonos a 5 Años”), por un monto total de capital de MMUSD\$450 y ii) una emisión de bonos exenta de registro bajo la Ley de Valores de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2029 (los “Bonos a 7 Años”), por un monto total de capital de MMUSD\$700.

En contexto de la salida de la Compañía del Procedimiento Capítulo 11 con fecha 3 de noviembre de 2022, los Créditos Puente se terminaron de pagar con el ingreso de MMUSD\$350 correspondiente a un préstamo incremental del Préstamo a Plazo B.

Con fecha 3 de noviembre 2022, la compañía y todas sus filiales emergieron satisfactoriamente de Capítulo 11.

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad al 31 de diciembre de 2023, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio, presenta una variación positiva de MUS\$ 251.053, respecto al mismo ejercicio del año anterior.

4. ANÁLISIS DE RIESGO FINANCIERO

El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio (FX) y (iii) riesgo de tasa de interés.

(i) Riesgo de precio del combustible

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Para cubrir la exposición al riesgo de precio de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los que pueden tener una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció ganancias por MUSD\$15.7 por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio. Parte de las diferencias producidas por el menor o mayor valor de mercado de estos contratos se reconocen como componente de las reservas de cobertura en el patrimonio neto de la Sociedad. Al 31 de diciembre de 2023, el valor de mercado de los contratos vigentes es de MUSD\$22.1 (positivo).

(ii) Riesgo de tipo de cambio

La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio Transaccional y de Conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se en-

cuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad mantiene MUSD\$414.000 en derivados de FX vigentes registrados como cobertura.

Al 31 de diciembre de 2023, el valor de mercado de las posiciones de derivados de FX de cobertura es de MUSD\$1.543 (negativo).

(iii) Riesgo de tasa de interés

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”) y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños (“CDI”). Debido a que cesó la publicación de LIBOR el 30 junio de año 2023, la sociedad migró a la adopción de SOFR como tasa alternativa, la cual se materializó completamente al 30 de septiembre de 2023 con todos los contratos con migración definitiva a tasa SOFR.

Al 31 de diciembre de 2023, un 50% (52% al 31 de diciembre 2022) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció pérdidas por MUSD\$1.810 correspondientes al reconocimiento en resultado por primas pagadas y otros conceptos. Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad no mantiene derivados de tasas de interés vigentes. Al cierre de diciembre de 2022, la Sociedad mantenía posiciones de derivados de tasas de interés por un valor de MUSD\$8.816 (positivo).

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció una disminución en el activo por derecho de uso por el vencimiento de derivados por MUSD\$14.904 asociados al arrendamiento de aviones. Se reconoce a esta misma fecha un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MUSD\$(1.137). Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MUSD\$134 (positivo).

5. AMBIENTE ECONÓMICO

La resiliencia de la recuperación mundial tras la pandemia de COVID-19 y la invasión Rusa en Ucrania ha sido mayor a la esperada, especialmente en Estados Unidos y otros mercados emergentes de gran tamaño. Esto también ha sido impulsado por el apoyo fiscal entregado en China. A pesar de esto, las proyecciones para 2024 y 2025 son inferiores al promedio histórico, debido en parte a las elevadas tasas de interés de política monetaria para combatir la inflación, el repliegue del apoyo fiscal en un entorno de fuerte endeudamiento que frena la actividad económica y el bajo crecimiento de la productividad subyacente. Por el lado de la inflación, se ve que esta disminuyendo a mayor ritmo del esperado en la mayoría de las regiones. De esta manera, se proyecta que los riesgos para el crecimiento mundial están, en general, equilibrados. Así, si la inflación disminuye más rápidamente, podría haber una relajación de las condiciones financieras. Por el contrario, los impactos geopolíticos podrían generar un aumento en los precios de las materias primas y perturbaciones en la oferta, sumado a una persistencia de la inflación subyacente que provocarían una prolongación de las condiciones monetarias restrictivas.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) en su última proyección de enero, estima que el crecimiento mundial será de 3,1% en 2023 para mantenerse en 2024 y subir a 3,2% en 2025, datos que aun se encuentran por debajo del promedio histórico de 3,8% (2000–2019). La inflación global se espera que pase de 6,8% en 2023 en términos interanuales a un 5,8% durante 2024, y a un 4,4% en 2025, esta última con una revisión a la baja

de 0,2 puntos porcentuales. El FMI estima que las economías desarrolladas enfrentarán una caída de crecimiento proyectado pasando de 1,6% en 2023 a 1,5% en 2024 antes de subir a 1,8% en 2025. Se espera que para las economías emergentes el crecimiento sea moderado, ubicándose en 4,1% tanto en 2023 como en 2024 y subiendo a 4,2% en 2025. Según la FMI, se prevé que el crecimiento de Estados Unidos descienda de 2,5% en 2023 a 2,1% en 2024 y 1,7% en 2025, impactados principalmente por los efectos rezagados del endurecimiento de la política monetaria, el ajuste presupuestario gradual y la moderación en los mercados laborales. En cuanto a la zona euro, se espera que su crecimiento incremente en este año, pasando de 0,5% en 2023 y con exposición de la guerra en Ucrania, a 0,9% en 2024. Se espera que a medida que los precios de la energía se estabilicen y la inflación disminuya, el consumo de los hogares se fortalezca y contribuya a la recuperación económica.

Para América Latina y el Caribe, el FMI proyecta se que el crecimiento disminuya de 2,5% en 2023 a 1,9% en 2024, para aumentar a 2,5% en 2025. Esto corresponde a una revisión a las baja de 0,4 puntos porcentuales para 2024, afectado principalmente por los efectos negativos de un ajuste significativo de la economía Argentina. Para la economía de Brasil se espera un crecimiento de 1,7% en 2024. Según las proyecciones de octubre del FMI, en Chile se espera un nivel de crecimiento de 1,6% en 2024. En Perú se espera un crecimiento de 2,7% en 2024, en Colombia se espera un crecimiento de 2,0% para 2024 y para Ecuador se espera un crecimiento de 1,8% para el 2023.

Declaración jurada

En nuestra calidad de directores, gerente general y vicepresidente de finanzas de LATAM Airlines Group S.A., declaramos bajo juramento nuestra responsabilidad respecto de la veracidad de toda la información contenida en la Memoria Integrada LATAM 2023.

DocuSigned by:
IGNACIO JAVIER CUETO PLAZA
EFC129CF0D1D48B...

IGNACIO CUETO PLAZA
Presidente del Directorio

DocuSigned by:
Frederico Curado
0F7118E38536425...

FREDERICO CURADO
Director

DocuSigned by:
Michael Neruda
07659E7BD69146F...

MICHAEL NERUDA
Director

DocuSigned by:
ROBERTO ALVO
2D35377492ED44C...

ROBERTO ALVO MILOSAWLEWITSCH
Gerente General

DocuSigned by:
Bornah Moghbel
6B016B576E84492...

BORNAH MOGHBEL
Vicepresidente del Directorio

DocuSigned by:
Antonio Gil-Nevás
5262F716580B485...

ANTONIO GIL NIEVAS
Director

DocuSigned by:
Sonia J. S. Villalobos
7EAB10750BED42B...

SONIA J. S. VILLALOBOS
Directora

DocuSigned by:
Ramiro Alfonsín Balza
35D42708AF664FA...

RAMIRO ALFONSÍN BALZA
Vicepresidente de Finanzas

DocuSigned by:
ENRIQUE CUETO PLAZA
E70F7706B34F4DF...

ENRIQUE CUETO PLAZA
Director

DocuSigned by:
Bouk van Geloven
BC3C2CA8B834F2...

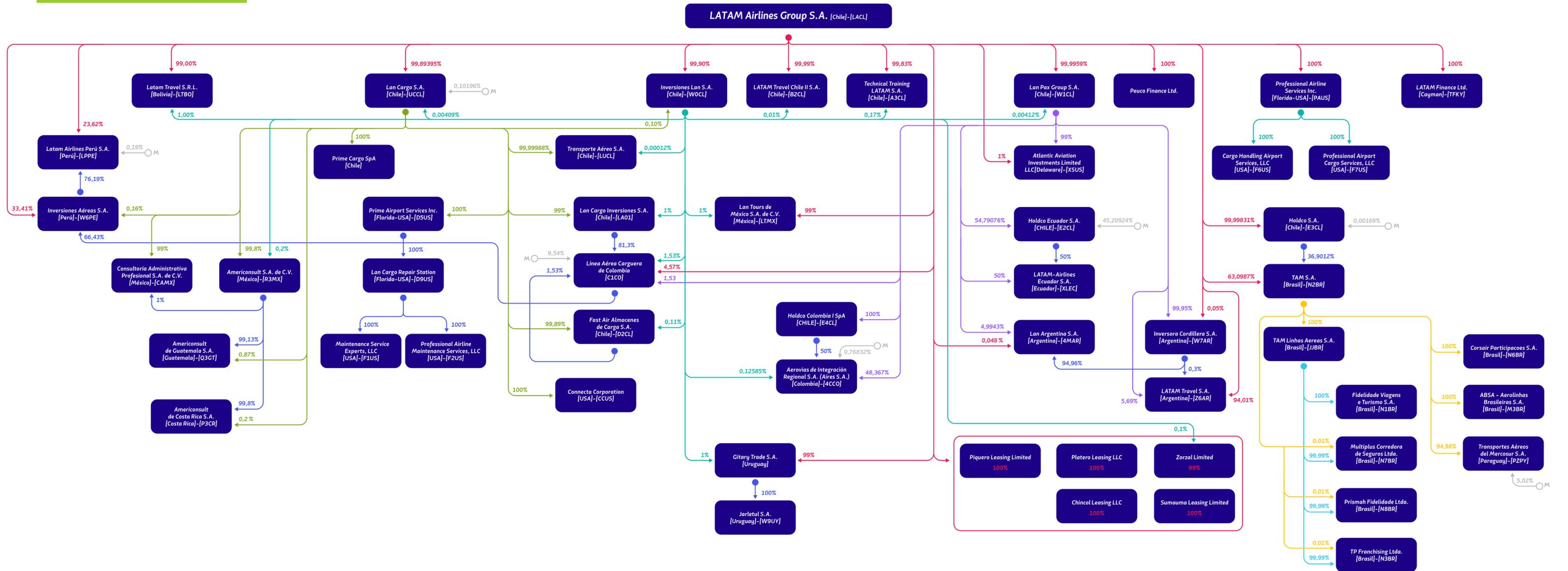
BOUK VAN GELOVEN
Director

DocuSigned by:
Alex Wilcox
4D5E78E846314F6...

ALEXANDER D. WILCOX
Director

Malla societaria

NCG 461: 6.5.1 SUBSIDIARIAS Y ASOCIADAS



CRÉDITOS E INFORMACIÓN CORPORATIVA

CRÉDITOS

Coordinación

LATAM – Relaciones con Inversionistas
 LATAM – Sostenibilidad
 LATAM – Comunicaciones Externas

Texto y diseño

SustainaLab
 Texto: Isidora Barberis Ayala
 Supervisión editorial e indicadores GRI: SustainaLab
 Proyecto gráfico: Panal Diseño – Panal.cl
 Diagramación: Panal Diseño – Panal.cl

Fotografía

Archivo LATAM

INFORMACIÓN CORPORATIVA

Oficinas principales

Avenida Presidente Riesco 5711, piso 19, Las Condes
 Región Metropolitana – Chile
 Tel.: (56) (2) 2565 3844

Código bursátil

LTM CI – Bolsa de Comercio de Santiago
 LTM AY – Bolsa de Valores de Nueva York

Consultas de inversionistas

Investor Relations | LATAM Airlines Group S.A.
 Avenida Presidente Riesco 5711, piso 20, Las Condes
 Región Metropolitana – Chile
 Tel.: (56) (2) 2565 3844
 E-mail: InvestorRelations@latam.com

Consultas de accionistas

Depósito Central de Valores
 Avenida Los Conquistadores 1730, piso 24, Providencia
 Región Metropolitana – Chile
 Tel.: (56) (2) 2393 9003
 E-mail: atencionaccionistas@dvc.cl

Banco depositario de ADRs

JPMorgan Chase Bank, N.A. P.O. Box 64504, St. Paul, MN, 55164-0504
 Tel.: General +1 (800) 990-1135
 Tel.: Fuera de EEUU (651) 453-2128
 Tel.: Global Invest Direct (800) 428-4237

Banco custodio de ADRs

Banco Santander Chile Bandera 140, Santiago
 Región Metropolitana – Chile
 Departamento de Custodia
 Tel.: (56) (2) 2320 3320

Auditores independientes

PricewaterhouseCoopers Consultores Auditores y Compañía Limitada
 Avenida Andrés Bello 2711, piso 5, Providencia
 Región Metropolitana – Chile
 Tel.: (56) (2) 2940 0000



www.latamairlinesgroup.net

www.latam.com

